

# Volvo BM Valmet 705

door Henk Beunk

*De combinatie van de Zweedse Volvo BM en de Finse Valmet vormt één van de jongste trekkermerken op de Europese markt. Van deze noordelijke samenwerking kozen we het type 705-4. Een vierwielaangedreven trekker, die 61 kW motorvermogen combineert met veel elektrisch vernuft.*

Naast de merken Volvo en Valmet is er in de naam nog een derde trekkermerk te ontdekken: Bolinder Munktell (BM). Dit Zweedse merk ging in 1950 op in het Volvo-concern.

De samenwerking tussen Volvo BM en Valmet dateert van 1979. Drie jaar later, in november 1982, werden de eerste „samenwerkingstrekkeren” in ons land geïntroduceerd. Het type 705 was er één van.

## Motor

De motor van de 705 is gebouwd volgens een vertrouwd concept: een viertakt diesel, vloeistofkoeling, een lijnpomp voor de brandstofvoorziening en een compressieverhouding van 16:1. Minder bekend nog is de turbocompressor. Samen met de cilinderinhoud van 4,4 liter geeft hij een motorvermogen van 61 kW. Uitgedrukt in de term specifiek vermogen is dat 72 kubieke centimeter cilinderinhoud voor iedere kW. Dat is een hoge waarde. Het geeft aan dat de motor nogal kort wordt gehouden.

Dit blijkt ook als we naar het type 805 kijken. Dezelfde motor komt daarin tot 70 kW. Ondanks dat geknepen karakter maakt de motor van de 705 met de stijgingsfactor van het koppel (0,52) een goede indruk.

Een bijzonderheid is, dat de motor een elektrische voorverwarming heeft; een voorziening die je vaker tegenkomt bij trekkers afkomstig uit barre streken. Via een verlengsnoer kan de trekker worden aangesloten op het stopcontact. Een verwarmingselement in het koelsysteem houdt dan het koelwater en daarmee de motor op temperatuur.

Bijzonder is ook dat de 705 voor het reinigen van de lucht zowel een (gewoon) papierfilter heeft,

als een voorfilter en een extra binnenfilter. Daarnaast is er een waarschuwinglampje voor een eventuele verstopping. Al met al een zeer complete uitvoering.

## Koppeling

Over de koppeling valt op te merken, dat de aangrijping, ten minste bij onze trekker, nogal „nuks” verliep, vooral bij het achteruit rijden. Nu kan dat uiteraard aan de nieuwigheid liggen, maar het is wel iets om in de gaten te houden. Het koppelingspedaal is zeer breed en mede daardoor is de kans op afslippen gering.

## Versnellingsbak

Aan het begin van deze test merk-

De transmissie heeft vier versnellingen (in de bekende H-vorm) en drie groepen: veld, transport en achteruit. De groepen, inclusief de achteruit, en de versnellingen zijn gesynchroniseerd. Een fijne oplossing, al werkte het allemaal wel wat stug.

Op de groepenpook zitten de achteruit en de transportgroep tegenover de veldgroep. Om de achteruit te pakken te krijgen, moet u de pook indrukken. Voor een „leek” is dat even zoeken. Als u de trekker tijdens dat voor- en achteruit schakelen in dezelfde versnelling laat staan, is er een aanzienlijk snelheidsverschil: achteruit gaat de trekker ongeveer 1,5 maal zo snel als vooruit. Dat verschil is te verkleinen, door tegelijk met het schakelen van de

## Remmen

Evenals onze vorige testtrekker, de International, heeft ook de Volvo BM Valmet een koppelmechanisme voor de rempedalen dat goed met de voet is te bedienen. Een oplossing die de verkeersveiligheid ten goede komt. Het remvermogen van de beide natte schijven op de achteras is goed en de benodigde pedaalcracht gering.

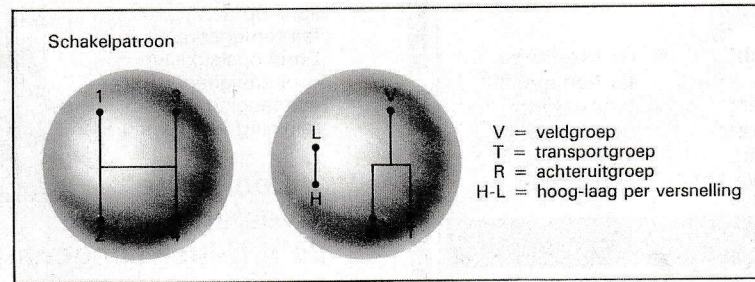
Voorwielberemming en een aansluiting voor het beremmen van volgwagens zijn standaard niet aanwezig.

## Stuurinrichting en differentieel

Het differentieelslot in de achteras is het tweede punt van deze trekker dat is voorzien van elektrisch vernuft. Het in- en uitschakelen gebeurt namelijk door middel van een drukknop. Omdat er wordt gewerkt met een lamellenkoppeling, kan het in- en uitschakelen onder belasting gebeuren. Wanneer het slot is ingeschakeld, krijgt u daarvan door middel van een controlelampje bericht. Het stuurwiel is voor- of achterover kantelbaar en het is daardoor enigszins aan te passen aan de wensen van de bestuurder. Die moet er, bij stilstaande trekker, ondanks de bekrachtiging, wel iets voor doen om te sturen; je kunt goed merken dat er redelijk wat gewicht op de vooras rust. Bij transport op de weg in de hoogste versnelling, gedraagt de trekker zich enigszins hobbelig. Dit wordt volgens ons veroorzaakt door de Michelin-banden. Echt hinderlijk is dit niet, maar echt comfortabel is anders.

## Elektriciteit en verlichting

Bij een trekker die nogal wat >>



ten we reeds op dat de 705 een trekker is met veel elektrisch vernuft. Dit komt onder andere om de hoek kijken bij de versnellingsbak. Deze heeft per versnelling een elektrisch gestuurde hoog-laag. De bediening daarvan verloopt via een schakelaartje op de groepenpook. De snelheid neemt dan met 28 procent toe (uitgaande van laag) of met 22 procent af (uitgaande van hoog). Het aantrekkelijke van dit systeem is vooral dat het is te gebruiken zonder te ontkoppelen. De kans dat de trekker bij schakelen eerst stil komt te staan, is daardoor niet aanwezig.

groepen, met de duim de hoog-laag te bedienen.

Jammer is het, dat er in de 16 mogelijkheden vooruit en acht achteruit, drie dublures zitten. Bij de 705 moet je in plaats van een 16 + 8 dus eigenlijk spreken van een 14 + 7.

Het handgas zit op een prima plaats rechts naast de bestuurder en het laat zich goed doseren. Een dergelijk handgas nodigt uit om er gebruik van te maken. Plezierig is ook, dat er in de cabine een tabel is aangebracht, waarop de snelheden per versnelling zijn aangegeven.

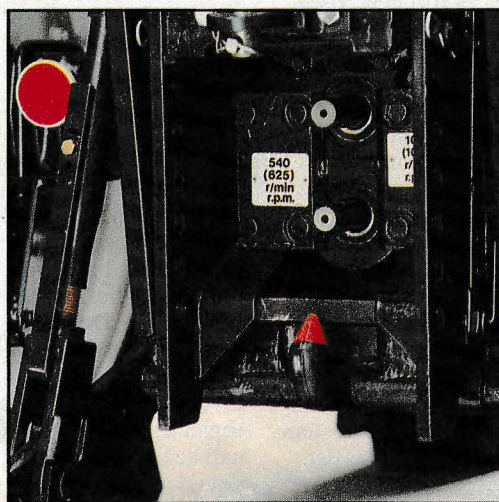


**Links:** De trekker heeft twee aftakas „volgens het systeem van de „toekje“: één aftakas met 21 spiebanen voor 540 toeren en daarboven een aftakas met 21 spiebanen voor het 1.000-toeren bereik. Beide aftakassen zijn elektro-hydraulisch schakelbaar.

De oppikhaak behoort bij de standaarduitvoering. Bij het (hydraulisch) naar beneden bewegen, beweegt de haak zich tegelijkertijd om'n 20 cm achteruit. Dit geeft een verbetering van het zicht erop.

**Geheel rechts:** In plaats van een bevestiging aan de deur, zoals bij veel andere merken het geval is, heeft Volvo BM Valmet gekozen voor een bevestiging van de spiegels aan de cabinebalken. Dit heeft als voordelen dat de spiegels gemakkelijker in de juiste positie te zetten zijn en ook beter daarin blijven staan.

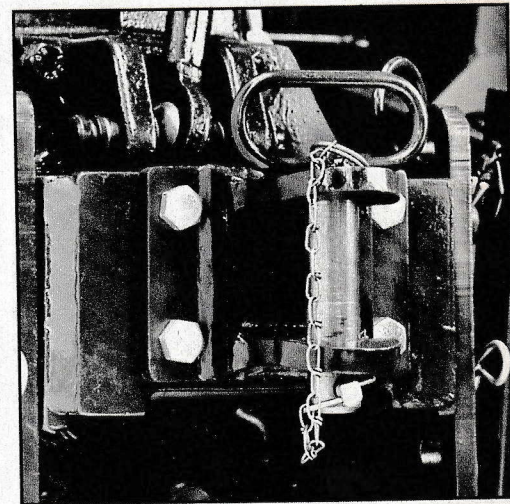
Doordat de deur aan de voorkant scharniert, moet de bestuurder, met de deur in geopende toestand, nogal ver reiken om deze te kunnen sluiten.





**Links:** De achterwielen van onze testtrekker stonden op een spoorbreedte van 170 cm en staken mede daardoor nogal ver buiten de spatborden uit. Deze laatste zijn eigenlijk afgestemd op de smalste spoorbreedte van 140 cm. De lengte van de rechter hefstang is vanuit de cabine in te stellen. Voor het stabiliseren van de trekstangen heeft Volvo BM Valmet een handig en probleemloos systeem van in elkaar schuivende buizen

**Onder:** De wagentrekhaak is niet draaibaar; dat kan gevaar op leveren bij het kantelen van een getrokken werktuig. De trekhaak heeft verder wel acht hoogtestanden en dat is ruim voldoende. Deze acht hoogtestanden zijn echter niet allemaal even gemakkelijk te gebruiken, omdat de hefstangen van de oppikhaak soms in de weg zitten van de bevestigingspennen. De trekhaak is niet vanuit de cabine, zittend in de stoel, te bedienen



elektrisch gestuurde functies heeft, doet zich de vraag voor: „Wat gebeurt er als de accu uitvalt?” Het antwoord op die vraag is: niets. Zolang de motor blijft lopen, neemt de dynamo de stroomleveranties van de accu over. Mochten onverhoopt onder het rijden zowel accu als dynamo de geest geven, dan staat de hooglaag altijd op laag en zijn differentieelslot en aftakas niet te gebruiken. U kunt echter nog gewoon naar huis rijden om het euvel te verhelpen.

Voor het bedienen van verlichting, richtingaanwijzers, claxon, ruitewisser en ruitesproeier is een gecombineerde hendel aanwezig. Omdat er zoveel functies op zitten, is het even wennen, maar dan werkt het goed.

Zowel aan de voor- als aan de achterkant zijn er bovenop de cabine twee werkklampen geplaatst. De twee achterop zijn vanuit de cabine te „richten”, dat is handig.

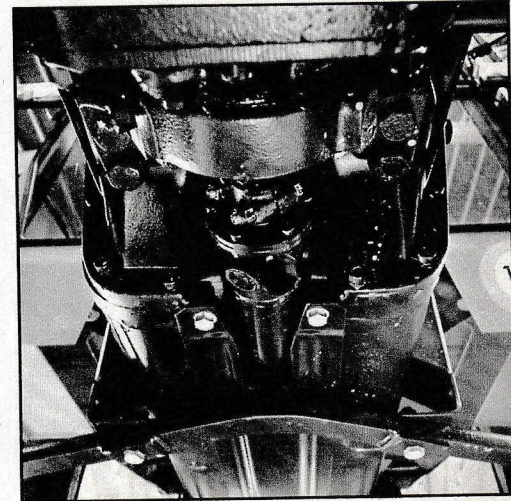
Dat de trekker uit streken komt, waar het kouder wordt dan bij ons, is ook te merken aan het vermogen van de startmotor (3 kW) en de capaciteit van accu en

dynamo, respectievelijk 165 Ah en 65 A. Voor Nederlandse winters is dat allemaal ruim bemeten.

### Hefinrichting

Enorm, met deze term moeten we het hefvermogen van de 705 omschrijven. Volgens de oecd-test komt hij aan 4.140 kg door het gehele traject. De trekker heft dus meer dan hij zelf weegt. De grote vraag daarbij is, of de vooras van de trekker dan nog op de grond blijft. De kans daarop lijkt vrij groot, omdat er een flink deel van het gewicht van de trekker (43 procent, is ruim 1.600 kg) op de vooras rust. Als we echter een globale berekening maken, blijkt die 4.140 kg tussen de hefkogels toch te veel te zijn; de voorwielen komen dan wel los. Een set frontgewichten van acht stuks à 30 kg is echter al weer voldoende om de neus van de trekker op de grond te krijgen. U mag dan uiteraard niet de openbare weg op, omdat daar de wettelijke eis geldt dat er 20 procent van het gewicht van de trekker op de vooras moet rusten. Desondanks is het grote hefvermogen in combinatie met de goe-

**Rechts:** De as van de voorwielaandrijving is mooi weggewerkt in het frame van de trekker. In dit framegedeelte is ook de brandstoftank met een inhoud van 180 liter (!) ondergebracht. Het enige onbeschermd gedeelte van de aandrijfas wordt gevormd door de kruiskoppeling; hier hadden de heren constructeurs nog wel iets voor kunnen bedenken. De treeplanken aan weerskanten van de cabine zijn via een lange staaf met elkaar verbonden. Na het losdraaien van twee bouten zijn ze in hun geheel te verwijderen

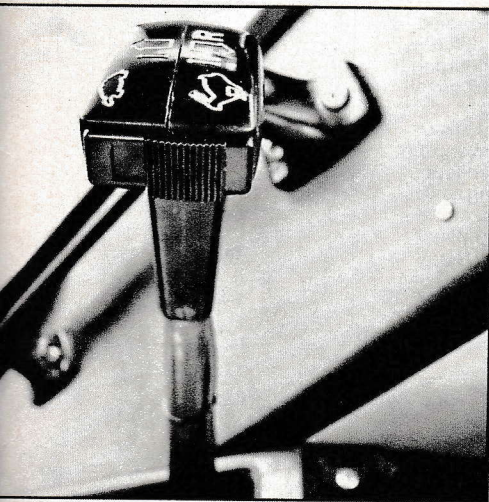


de gewichtsverdeling wel iets om „u” tegen te zeggen. De trekogen zijn telescopisch en op en neer beweegbaar aan de trekstangen bevestigd. Dit vergemakkelijkt het aankoppelen van werktuigen. De trekkrachtregeling loopt via de trekstangen en de lengte van de rechter hefstang is vanuit de cabine te regelen. De topstang is maar op één plaats aan de trekker te bevestigen en dat is karig.

Een kritische opmerking hoort bij de afstandsbediening van de hef. Deze zit, net zo als bij andere merken, rechts aan de achterkant van de trekker. Bij de 705 is er echter het nadeel, dat de hendel zover is weggestopt, dat je toch weer tussen trekker en werktuig moet gaan staan om hem goed te kunnen bedienen. Daardoor gaat het veiligheidsaspect verloren. Een mooi systeem heeft de 705 voor het stabiliseren. Een stang

**Onder:** Het bedieningsgemak van de trekker is erg goed. Dit komt vooral omdat alle bedieningshendels en -knoppen zich rechts van de bestuurder bevinden. Een tweede reden is dat een aantal functies elektro-hydraulisch wordt bediend. Dit is onder andere het geval bij de hier afgebeelde hoog-laag schakeling per versnelling. Het enige dat de bestuurder hoeft te doen, is met de duim een schakelaar op de groepenpook bedienen. Dit kan zonder gebruik te maken van de koppeling

**Rechts:** Doordat de motorkap min of meer spits toeloopt en ook nog naar voren toe afhelpt, is het zicht naar voren toe prima. Naar opzij wordt het enigszins gehinderd door de dichte onderkanten van de deur. Alle bedieningshendels bevinden zich rechts van de bestuurder en de stoel is kantelbaar naar links en naar rechts, wat gemakkelijk is bij het ploegen. De binnenspiegel, het dakluik, de opklapbare bijrijderszitting (links) behoren tot de standaarduitvoering, de radio niet



met een groot aantal gaten, schuift in een huls met eveneens een groot aantal gaten. Omdat de gaten in de huls verspringen ten opzichte van de gaten in de stang, is er voor iedere lengte een gat te vinden waardoor u de borgpen alleen kunt steken.

### Hydrauliek

Het hydraulisch systeem van de 705 wordt met drie filters beveiligd tegen beschadiging door stof en vuil. Er zit een filter in de toerleiding van buitenaf en er zitten filters in zowel de aanzuig- als de persleiding van de pomp. Een gedegen oplossing. Voor het buitenwerkend circuit kan 20 liter olie worden gebruikt (bij maximumniveau tot 30 liter). De olie wordt onttrokken aan de versnellingsbak/achterbrug. Een standaarduitvoering heeft de 705 één dubbel- en één enkelwerkend regelventiel. De bedieningshendels daarvan zitten rechts naast de bestuurder en het bedieningsgemak is goed. Het is vreemd is het wel, dat ook bij deze trekker de plaats van de hendels niet overeenkomt met de

plaats van de koppelingen. De linker hendel bedient de rechter slangkoppeling en de rechter hendel de linker. Dat werkt verwarrend en dat moet ook anders kunnen.

De snelkoppelingen op de testtrekker waren van een soort waar onze (genormaliseerde) slangen geen raad mee wisten. Volgens de importeur (Kuiken nv in Emmeloord) was dit te wijten aan een fabrieksfout. De foute koppelingen werden nog tijdens de test door Kuiken vervangen door de juiste exemplaren.

### Aftakas

De Volvo BM Valmet 705, onze eerste testtrekker met een aftakas „volgens het boekje”. Daarbij doelen we op een afspraak die in het verleden eens tussen trekkerfabrikanten is gemaakt. Voor 540 toeren zou men een aftakas monteren met zes spiebanen en voor 1.000 toeren een aftakas met 21. Dit systeem levert echter problemen op met het uitwisselen van werktuigen. Daarom zijn de meeste fabrikanten overgestapt op één aftakas (met zes spieba-

nen) die zowel op 540 als op 1.000 te schakelen is, maar Volvo BM Valmet dus niet. In Scandinavische landen is dat om veiligheidsredenen verboden.

De beide aftakassen van de 705 zitten recht boven elkaar en precies in het midden van de trekker. Dit is een goede oplossing, omdat het voor de aftaktussenas dan geen verschil uitmaakt met een bocht naar links of naar rechts. Volgens de fabrikant is het maximum aftakasvermogen 57 kW. Ten opzichte van het maximum motorvermogen van 61 kW is dat een verlies van 7 procent en dat is weinig. Bij 540 aan de aftakas is er nog 55,5 kW beschikbaar. Dat komt dan overeen met een verlies van 9 procent en ook dat is weinig.

Het inschakelen van de aftakas gebeurt mechanisch-elektrisch-hydraulisch. Dat klinkt ingewikkeld, maar het valt mee. Eerst wordt er vanuit de stand „0” door middel van de bedieningshendel mechanisch gekozen voor 540 of 1.000. Daarna wordt die schakeling automatisch, via een elektrisch gestuurde hydraulisch bekrachtigde lamellenkoppeling,

verbonden met de motor. In beide standen (540 en 1.000) is de aftakas door de bedieningshendel iets opzij te drukken, stil te zetten (de elektrische verbinding wordt dan verbroken). Dit is een aardige oplossing. U hoeft dan niet in neutraal te schakelen. Het is echter wel een oplossing waar u de gedachten bij moet houden. Als er iemand „even iets” aan de machine moet doen, dan mag u zo niet werken. Dan moet u te allen tijde de keuzehendel in neutraal zetten.

Omdat de inschakeling elektrisch-hydraulisch plaatsvindt, valt de doseerbaarheid in vergelijking met een handbediende platenkoppeling wat tegen; problematisch is dit echter niet. Met de bedieningshendel in de stand 0 zijn beide aftakassen draaibaar, wat het aankoppelen van werktuigen vergemakkelijkt.

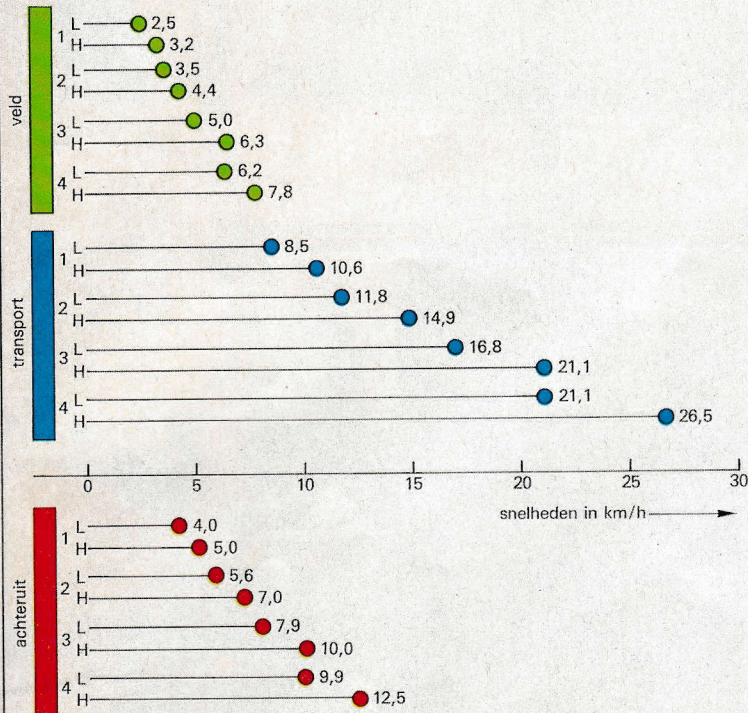
### Voor- en achteras

De voorwielaandrijving van de 705 is bijzonder omdat de aandrijf-as die onder de trekker doorloopt, zo op het oog niet te zien is. De as is namelijk ingebouwd in

# Technische gegevens

## Volvo BM Valmet 705

Snelheden per versnelling in km per uur bij nominaal toerental (2100 omwentelingen per minuut) en op 14.9 R 38 achterbanden



**Motor**  
merk en type : Valmet, TD 44 DS 7  
soort : vier-cilinder viertakt met turbocompressor

boring x slag : 108 x 120 mm  
inhoud : 4.397 cm<sup>3</sup>  
maximum vermogen : 61 kW bij 2.100 omwentelingen per minuut

specifiek vermogen : 72 cm<sup>3</sup>/kW  
compressieverhouding : 16 : 1  
maximum koppel : 325 Nm bij 1.400 omwentelingen per minuut

koppel bij maximum vermogen : 278 Nm  
stijgingsfactor van het koppel : 0,52

merk en type brandstofpomp : Bosch, lijn  
specifiek brandstofverbruik : 228 gram per kilowatt per uur bij maximum vermogen

soort koeling : vloeistof

**Koppeling**  
enkele plaat, doorsnede 310 mm

**Versnellingsbak**  
fabrikant Volvo BM Valmet  
acht versnellingen vooruit en vier achteruit

\* Gegevens afkomstig van fabrikant of importeur tenzij anders vermeld.  
Test = Boerderij-test  
Oecd = Officieel testrapport van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling

plus een elektrisch bediende hoog-laag per versnelling

**Remmen**  
natte schijfremmen op de achterassen

**Besturing**  
hydrostatisch

**Draaicirkel (test)**  
ongeremd en gemeten vanaf de buitenkant van het voorwiel zonder ingeschakelde voorwielaandrijving: rechts- en linksom 10,15 m met ingeschakelde voorwielaandrijving: rechts- en linksom 11,05 m

**Elektrisch systeem**  
12 volt, capaciteit accu 150 Ah, capaciteit dynamo 65 A

**Hefinrichting**  
categorie 2  
trekkrachtregeling via trekstangen  
hefkracht door het gehele traject: 4.060 daN = 4.143 kg (oecd)

**Hydrauliek**  
twee pompen  
één voor hefinrichting en buitenwerkend circuit, capaciteit 46 liter bij 135 bar (oecd) 30 liter bij 170 bar (test)  
één voor stuurinrichting, capaciteit 22,5 liter bij 90 bar  
één dubbel- en één enkelwerkend regelventiel beschikbaar voor extern gebruik: 20 liter, bij max. vulling 30 liter

**Aftakas**  
onafhankelijk, met elektrisch-hydraulisch bediende lamellenkoppeling

twee aftakassen:  
één voor 540 met 33 mm doorsnede en 6 spiebanen  
één voor 1.000 met 33 mm doorsnede en 21 spiebanen

maximum vermogen:  
57 kW bij 2.100 motortoeren

vermogen bij 540:  
55,5 kW bij 1.860 motortoeren

1.000 toeren aan de aftakasi is 2.040 motortoeren

**Aandrijving:**  
achteras: planetaire eindvertraging aan buitenzijde in differentieelhuis, differentieel onder belasting in- en uitschakelbaar

vooras: merk Valmet, mechanisch centraal aangedreven, door middel van lamellenkoppeling onder belasting zowel in- als uitschakelbaar, automatisch differentieel slot

**Banden**  
voor: Michelin 13.6 R 24 Bib X  
achter: Michelin 14.9 R 38 Bib X

maximale asbelasting voor:  
2.580 kg bij een spanning van 1,5 bar en een snelheid tot 30 km/h

maximale asbelasting achter:  
4.120 kg bij een spanning van 1,5 bar en een snelheid tot 30 km/h

spoorbreedte voor:  
169 cm; in te stellen van 152 tot 212 cm in zeven stappen

spoorbreedte achter:  
170 cm; in te stellen van 140 tot 210 cm in acht stappen

**Gewicht** in standaarduitvoering  
op vooras 1.610 kg (= 43 procent)  
op achteras 2.140 kg (= 57 procent)  
totaal 3.750 kg  
specifiek gewicht: 61,5 kg/kW

**Geluidsniveau**  
in cabine : 80 dB(a) (test; stilstand onbelast bij vol toerental)  
omgeving : 86 dB(a), lmag no. 184-152

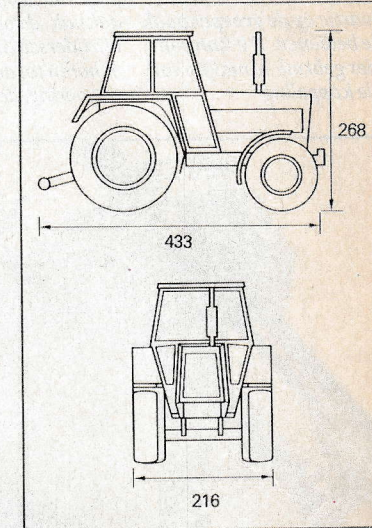
**Inhoud**  
motorcarter : 12 liter  
versnellingsbak } : 51 liter  
differentieel }  
eindvertraging }  
hydrauliek }  
differentieel vóór : 4 liter  
eindvertraging vóór : 2 x 3 liter  
brandstoftank : 180 liter

## Opmerkingen importeur

Bij de typen 705 die thans worden afgeleverd, zit de achterruit niet meer „onder“ de transportgroep maar er naast. Voor het even stopzetten van de aftakas is er een drukknop aangebracht. De standaarduitvoering heeft nu twee dubbelwerkende regelventielen waarvan

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

**Afmetingen (test)**  
bodenvrijheid 43 cm  
laagste punt is de schaarconstructie van de oppikhaak



## Importeur

Kuiken nv,  
Randweg 31, 8304 AS Emmeloord.  
Tel. (05270) 1 41 41  
Aantal dealers:  
28 plus vijf eigen vestigingen

## Prijzen

**Brutoprijs in standaarduitvoering** (exclusief btw) f 81.050

**Meerprijs** voor twee voorwielspatborden f 660  
radio f 350

**Brutoprijs in geteste uitvoering** (exclusief btw) f 82.060

**Meerprijzen** bij directe levering (exclusief btw)  
fronthefinrichting plus aftakas f 9.700  
extra dubbelwerkend hydraulisch regelventiel f 890  
hydraulische volgwagenberemming f 915  
frontgewichten per stuk f 120  
gatenbalk f 100  
zwaaiende trekhaak f 560

één omschakelbaar op enkelwerkend. Door een beter isolerende vloermat in de cabine dringt het „joelen“ van de versnellingsbak dat sommige gebruikers ervaren, minder in de cabine door. Voor een meerprijs van f 330 is er een draaibare wagentrekhaak leverbaar.

het frame, of het frame er omheen (net zoals u het wilt zien). De as ligt daardoor mooi beschermd in de trekker. Daarom is het extra jammer dat de kruiskoppeling bij de vooras er zo bloot bij ligt. Daar hadden de heren constructeurs nog wel iets voor kunnen bedenken. De voorwielaandrijving wordt ingeschakeld door middel van een lamellenkoppeling die met een hendel rechts naast de bestuurder te bedienen is. Dat inschakelen lukt ook onder belasting. Uitschakelen onder belasting is echter aanzienlijk moeilijker. Er is ook geen lampje dat de stand „in” aangeeft.

### Trekinrichting

Over de voorzieningen voor het trekken van werktuigen, kunnen we ons bij de 705 moeilijk een afgewogen oordeel vormen. Er zijn op dit punt wat tegenstrijdigheden. Zo heeft de wagentrekhaak acht hoogtestanden, waarvoor je hem een voldoende zou willen geven. De bek is echter niet draaibaar ten opzichte van het frame. Daarvoor krijgt hij dan een onvoldoende, want dat kan gevaarlijk zijn als het werktuig een vast oog heeft.

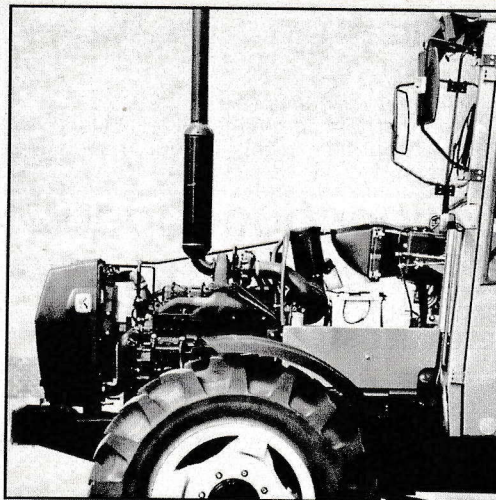
Een oppikhaak is in standaarduitvoering aanwezig en dat is een mooie constructie. Het is echter jammer dat het zicht erop zo beperkt is. Nu mogen we op dit punt niet te veel kritiek leveren, want het zicht op een kipperknobbel (bij andere merken) is meestal ook beperkt.

Het voordeel van de oppikhaak is, dat de bestuurder snel en alleen een getrokken werktuig aan kan koppelen. Daarbij scharniert de oppikhaak bij het weer naar boven gaan, zo'n 20 cm naar voren. Het gewicht van het getrokken werktuig, de oplegdruk, komt daardoor dicht bij de trekkerachteras te liggen, waardoor er weinig ontlasting van de vooras plaatsvindt. Volgens het instructieboekje bevindt er zich bij een oplegdruk van 3.600 daN (3.670 kg) nog 20 procent van het trekkergewicht op de vooras. De gewone wagentrekhaak zit in de beide bovenste standen in de weg voor de topstang en de trekpen is niet vanuit de cabine te bedienen.

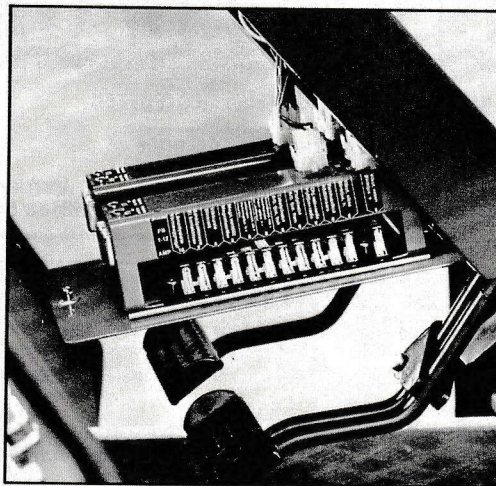
### Cabine

De cabine van de 705 is van het recht-toe-recht-aan type, zonder poespoas. Alle bedieningshendels zitten rechts van de bestuurder, waardoor de instap gemakkelijk is. De uitstap is wat „onzeker”,

*Doordat de motor boven de voorwielen is geplaatst, heeft de trekker een erg goede gewichtsverdeling: 43 procent van het gewicht rust op de vooras. Door deze verdeling komt ook de vierwielaandrijving goed tot zijn recht. Boven op de motor, rechts van de uitlaat, is de turbo-compressor te zien. Deze zorgt er bij de 705 vooral voor dat de motor efficiënt met brandstof omspringt. Rechts van het voorwiel, net voor de cabine, zit de vulopening van de brandstoftank*



*De servicevriendelijkheid staat bij de Volvo BM Valmet 705 hoog in het vaandel. Die filosofie is doorgevoerd tot en met het zekeringkastje. Het zicht erop, na het openen, is prima. Als de importeur er nu nog een Nederlands-talige sticker op plakte, dan was het perfect. De beide rempedalen zijn met de voet zowel te koppelen als te ontkoppelen. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Het koppelpedaal heeft een breedte die geschikt is voor schoenmaat 68*



omdat de bestuurder geen echt goede steun kan vinden. Het geluidsniveau in de cabine is laag en het zicht naar alle kanten varieert van goed tot matig. Daarvan heeft de laatste omschrijving betrekking op het zicht op de trekhaken en op de zijkanten (vanwege het dichte onderste deel van de cabinedeur). Handig is het dat de stoel 180 graden draaibaar is, waardoor je bij voorbeeld bij het bedienen van de kuilvoersnijder, met de benen naar achteren kunt gaan zitten. De omschrijving „onder de maat” geldt voor het sluitmechanisme van het kleine onderruitje aan de achterkant; dit is zo ielig, dat we het bij de eerste keer gebruiken al krom bogen.

### Onderhoud

Bij het dagelijks onderhoud dat de gebruiker aan de 705 moet plegen, hoeven we niet lang stil te staan. Dat is gemakkelijk uitvoerbaar. Het enige minpunt betreft de vetnippels boven op de fusees. Deze zullen constant onder de modder zitten en daardoor moeilijk te smeren zijn. Volvo BM Valmet levert bij de

trekker een complete gereedschapset, een duidelijk instructieboekje en een onderdelencatalogus. Die laatste is niet alleen interessant voor technisch geïnteresseerden, maar ook handig bij het bestellen van een onderdeel. De beplating van de motorkap is gemakkelijk en snel weg te nemen. Het enige wat de fabrikant daar nog kan verbeteren, is een kettinkje voor de kleine zijpanelen aan de voorkant. Deze hangen nu vrij naar beneden, waardoor iemand die tijdens het onderhoud even aan het stuur draait, ze vrij gemakkelijk „kruken” kan. Dat gebeurde ons dus ook. Kosten f 119 inclusief btw om het bij een autoschadebedrijf weer recht te laten zetten.

### Conclusie

De Volvo BM Valmet 705 is een moderne eigentijdse trekker. Hij maakt een solide indruk en is „volledig” zonder dat er sprake is van opsmuk. Het is te merken dat de constructeurs helemaal opnieuw zijn begonnen met een duidelijk doel voor ogen. De sterke punten van de 705 liggen vooral bij de elektro-hydrau-

## Gebruikers-ervaring

*Een sterke motor, duidelijk zicht op de voorwielen, de prima gewichtsverdeling en het gehele concept van de trekker zijn punten waarop de Volvo BM Valmet 705 spontaan gescoort.*

*Negatieve punten waren moeilijk boven tafel te krijgen, maar genoemd werden de groepenschakeling (stug en moeilijk) en het „joelen” van de versnellingsbak in de vierde versnelling. Het wat moeilijke ontkoppelen van de vierwielaandrijving wordt niet als een echt probleem ervaren en hetzelfde geldt voor de wat „hobbelige” Michelin-banden. De afstandsbediening voor de hefzagen wel liever op een andere plaats.*

*Het positieve van de elektro-hydraulische bedieningen wordt unaniem onderschreven. Enthousiast is men ook over grote hefkraft. Reparaties waren nog niet voorgevallen. Eén van de gebruikers had wel problemen gehad door stukje plastic in de brandstoftank.*

lische overbrengingen die op ruime schaal zijn toegepast: de hoog-laag per versnelling, het differentieelslot in de achteras en bij de schakeling van de aftakas. Andere sterke punten zijn de goede gewichtsverdeling, de enorme hefkraft en de gemakkelijke bediening en onderhoud. Minpunten (in verband met de veiligheid) zijn de niet draaibare wagentrekhaak en de te ver weg gestopte afstandsbediening van de hef. Verder zou Volvo BM Valmet iets kunnen doen aan de moeilijk uitschakelbare voorwielaandrijving en daar een controlelampje voor aanbrengen. Echte kritiek kunnen we echter niet leveren en dat is op zich het grootste compliment voor de 705. Positief is de grote zorg die de constructeurs hebben besteed aan het reinigen van de lucht en van de hydrauliekolie. Deze preventieve maatregelen kunnen veel narigheid voorkomen. Met een prijs per kW van f 1.340 (excl. btw) ligt de trekker aardig in lijn met de „gemiddelde” concurrent.

*Testers: Willem C. Angenent en Henk Beun*