

FENDT

TURBO

Trekkertest

Zo rond de 150 pk zitten veel merken met een sprong tussen de middenserie en de zware serie. Zo ook Fendt. De 500 serie liep in het verleden door tot 140 pk en de 800 serie begon bij 160 pk. Dit gat is kleiner gemaakt met de 515, die nu alweer twee jaar op de markt is.

De 515 is daarmee het topmodel van de 500 serie geworden. Een serie die het moet hebben van een lager eigen gewicht en een lagere prijs dan de grotere, zwaardere broers uit de 800 en 900 serie. Hij doet het goed onder

stofkoppeling heeft. Onder die 1.300 doet hij niet veel.

In zijn optimale werkgebied (circa 2.000 toeren) presteert de Fendt Favorit 515c prima. De slip van de vloeistofkoppeling is dan slechts enkele procenten. Kom je vrij onderin, dan neemt de slip in de vloeistofkoppeling toe. Het is dus geen trekker die je moet laten terugzakken tot het maximum koppel en dan weer moet laten doortrekken. Het is zaak de motor redelijk op toeren te houden. Met de viertraps powershift is het snelheidsbereik daar groot genoeg voor. Dankzij de vloeistofkoppeling rijdt hij heel soepel.

Aan de trekkrachtmetingen kun je zien dat de vloeistofkoppeling nauwelijks afbreuk doet aan de trekprestaties. Hij kon voor de remwagen een maximaal

belasting en 60% toeren. Daar koop je geen 110 kW'er voor. Wie de trekker zwaar belast (80% prestatie, volgas) moet rekenen op 20-25 liter dieselvebruik per uur. De tank is dan in 8 à 10 uur leeg. Bij continue volle belasting komt het verbruik op zo'n 30 liter per uur. Kortom: minimaal 300 liter is toch wel wenselijk.

De verbruikscijfers van de Fendt 515 zijn in het hoofdarbeidstraject vrij normaal tot zelfs aan de lage kant voor deze klasse.

Fijne bak

In deze vermogensklasse is een viertraps in combinatie met een zeskamp voldoende. Dat is ook wat Fendt biedt. Echter: Fendt heeft zowel de opbouw van de bak als de bediening perfect voor elkaar. De versnellingshendel met scha-

is er de kruip die bij 550 m/uur begint en doorloopt tot 5,4 km/uur. Hier is dus ook voldoende bereik voor rooiwerk en voldoende overlap met de veldgroep om in het grensgebied een van beide te kunnen kiezen. De 550 m/uur kruip is aan de hoge kant.

Op de weg komt hij net boven de 50 km/uur uit. Ten opzichte van de meest geavanceerde technieken in dit marktsegment mist hij schakelautomatiek.

Het aantal versnellingen in het hoofdarbeidstraject is met elf in de normale groep hoog. Mede door de vloeistofkoppeling laat de koppeling zich goed doseren. De pedaaldruk is met 18 kgf voldoende laag. Onder de 10 km/uur schakelt deze om. Zit je daar boven, dan doet hij dit niet.

De rempedalen laten zich ook



Het interieur is ergonomisch goed doordacht en goed afgewerkt. Het geluidsniveau is laag. Goede opbergvakken/houders ontbreken. Het test-exemplaar was uitgerust met de experimentele Müller boordcomputer. Fendt werkt inmiddels met het (van MF bekende) programma Fieldstar



De in- en uitlaat zijn naar de zijstijlen verhuisd, maar van vrij zicht is nog geen sprake

loonwerkers die een universele trekker zoeken waar allerlei personeel op moet. En bij grotere boerenbedrijven die een relatief lichte trekker zoeken die toch flink (aftakas)vermogen levert.

Bekende MWM

Voorin ligt de bekende zescilinder MWM motor. Zijn prestaties zijn normaal tot goed voor deze klasse. Constant vermogen bovenin (1.950-2.300 motortoeren) met heel iets oververmogen (1 kW). Het koppel stijgt onder de 1.950 toeren door tot een maximum van ruim 570 Nm bij 1.300 tot 1.400 toeren. Dit levert een keurige koppelstijging op van 39,1% bij 43% toerendaling. Daaronder zakt het koppel naar een goed weggriekoppel van 124%. Maar dat is bij deze Fendt minder interessant omdat hij een vloei-

vermogen overbrengen van 85,3 kW bij 2.200 toeren. Een efficiëntie van 85% ten opzichte van het maximaal afgegeven vermogen aan de aftakas. Dat is gewoon goed en zeker niet onder het gemiddelde. Het aftakasvermogen ligt bij nominaal toeren 10% onder het opgegeven motorvermogen. Beide zijn normale waarden.

Kleine tank

De tank boven de motor is (eindelijk) verdwenen en heeft plaatsgemaakt voor eentje links onder de cabine. Daar waar je hem verwacht. Er kan slechts 210 liter in. Wil je hier een werkdag van circa 12 uur mee doorkomen, dan mag het uurverbruik niet boven de 17,5 liter uitkomen. Aan de brandstofverbruiksmetingen bij deelbelastingen (aftakasmeting) is te zien dat hij dit redt bij 60%

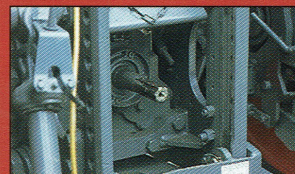
kelaar voor de powershift en kruip/normaal schakeling via schakelmof zijn heel fijn. De hendel ligt bovendien goed binnen handbereik en schakelt soepel.

Sterke troef is nog altijd dat je heel gelijkmatig weggrijdt en dat schakelfouten vrijwel uitgesloten zijn. Daarbij is de inschakelsnelheid van de powershift lastaafhankelijk gedoseerd. Bij ploegen schakelt hij snel om snelheidsterugval te voorkomen, maar bij los rijden op de weg doet hij er langer over. De bak is zeer gebruiksvriendelijk voor een breed publiek. Je hoeft amper te wennen.

De opbouw is prima. De powershift overlapt keurig per versnelling en je hebt een lange veld/transportgroep. De veldgroep begint bij 3,4 km/uur (580/70R38 achter) en loopt door tot 47 km/uur (nominaal toeren). Daarnaast



De geveerde vooras is een genot, maar de draaicirkel valt ondanks de 55 graden vooras tegen



De Fendt heeft veel eigen techniek met goed doordachte details. Een voorbeeld: de uitsparing bij de achtertrekhaak om de aftakas makkelijker te kunnen aansluiten