

# Transporter multitest

## Goede argumenten zijn gauw gevonden

Argumenten om een quad met laadbak te kopen zijn al snel gevonden, merkten we na een test van vijf vierwiel-aangedreven versies: vier diesels en één op benzine met een laadbak voor zo'n 400-500 kg. Transporters spreken volwassen jongens aan, maar of ze economisch interessant zijn blijft de vraag...

**E**en transporter is een aansprekend vervoermiddel. Dat staat buiten kijf. Iedereen is enthousiast. Je stapt er zo op en rijdt er zo mee weg. Ondertussen neem je al de zaken die je nodig hebt mee in het 'bakje'. Dat daarin geen echt grote spullen passen, telt niet noemenswaardig. Je ervaart vooral het gemak als je een beetje zand, grond, zakken of planten moet vervoeren, een zaagklusje hebt in ruw terrein of een afrastering repareert. Ook lange kavelpaden zijn met een top van 50 km/h een fluitje van een cent. Nat, rul, ruig of een helling? Geen probleem. Met 4wd en een sper in het differentieel kom je bijna

overall door. Als je hem gebruikt als landbouwvoertuig (inclusief de afgeknotte driehoek) is rode diesel toegestaan. De Polaris in onze test heeft dat voordeel niet, want die rijdt op benzine. Maar volgens importeur JeeGee komt er van dit Amerikaanse merk binnenkort een versie met een zelfontbrander.

### Voldoende trekkracht

Een transporter kan goed met een aanhanger overweg. Bij onze proef met een tandemversie van 780 kg met daarop 800 kg aan lading en de handrem aangetrokken, vonden ze echter alle vijf hun Waterloo. Met 300 kg aan lading kwam de Kubota als enige weg,

ook op 2wd. Van de overige diesels lukte het de John Deere op 4wd niet, de JCB en de MF wel. Leeg, maar nog steeds met de handrem erop, ging ook de John Deere met de aanhanger aan de haal en lukte het de Polaris met zijn benzinemotor nog steeds niet. Hem ontbreekt het aan voldoende koppel. Dat neemt niet weg dat hij enkel met zichzelf en een gewicht van slechts 600 kg veruit het vlotste wegsprint. Samen met z'n top van 77 km/h, de soepele vering en het blitse uiterlijk, appelleert de Polaris optimaal aan sportiviteit. De Kubota zit aan de andere kant van het spectrum: die ervaar je vooral als praktisch. Hij heeft ook als enige drie snelheidsprofielen en kan in de kruip heel constant langzaam rijden. De andere vier zijn dan met hun twee 'groepen' via een mechanische cvt of automatische transmissie wat onrustiger.

### Veel opties

De meeste transporters hebben standaard een veiligheidsframe. Dat is stoer als het warm en droog is. Bij kou en regen bieden

een ruit en een dak voordelen. John Deere had die ruit als optie. Ook bij de anderen is hij leverbaar; hetzelfde geldt voor portieren. De transporter wordt dan wel een soort vrachtwagentje. Het open karakter gaat verloren en daarmee het vlotte op- en afstappen. Uiteraard heeft ook iedere optie, waaronder trekhaken en kiepcilinders, een meerprijs. Daarom vindt u in de tabel naast de prijs in geteste uitvoering ook de standaardprijs en de belangrijkste verschillen. Het loont daarop te letten. Los daarvan laat het voordeel van een transporter zich in geld uitdrukken, of je moet specifiek werk hebben dat een ander voertuig niet kan. Wat blijft is het feit dat een transporter tot de verbeelding spreekt. Z'n chauffeur heeft dus al gauw het idee heeft dat hij zinvol bezig is. Zo'n gevoel is onbetaalbaar. Temeer omdat het 52 weken per jaar van toepassing is. Verzekeringsmaatschappijen tonen zich niet altijd even enthousiast, maar als uw reputatie

redelijk ongeschonden is, krijgt u hem over het algemeen als landbouwvoertuig met de afgeknotte driehoek voor gebruik op of om het eigen erf wel onder de dekking. Bij te veel privé en bij bestuurders onder achttien ligt dat moeilijker.



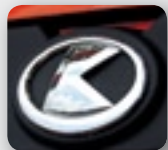


### Prijs-kwaliteitsverhouding

Als u een transporter puur koopt voor het praktisch nut, kies dan de Kubota. Voelt u zich dynamisch en laat u dat graag zien, dan is de Polaris met z'n benzinemotor de beste keus. Denkt u vooral allround, dan is de John Deere een goede keus, maar die is wel pittig aan de prijs.





Technische gegevens en metingen van vijf transporters

|   |  |  |  |  |  |
|---|---|---|--|---|---|
| Merk  | JCB   | John Deere  | Kubota   | Massey Ferguson   | Polaris   |
| Type  | Groundhog 4x4   | Gator XUV 850   | RTV 900  | 20 MD   | Ranger HD 700   |
| Merk motor  | Lombardini  | Yanmar  | Kubota   | Perkins   | Polaris   |
| Maximumvermogen (kW/pk)   | 19,5/26   | 18,3/25   | 16,0/22  | 15,0/22   | 29,5/40   |
| Cilinders/inhoud  | 3/1028  | 3/854   | 3/898  | 3/760   | 2/683   |
| Brandstof   | diesel  | diesel  | diesel   | diesel  | benzine   |
| Tankinhoud (l)  | 39  | 20  | 28   | 22  | 34  |
| Transmissie   | cvt   | cvt   | hydrostaat   | cvt   | automaat  |
| Groepen F + R   | 2 + 1   | 2 + 1   | 3 + 1  | 2 + 1   | 2 + 1   |
| Stuurbechrchtiging  | nee   | nee   | ja   | nee   | ja  |
| Bandenmaat voor   | 23x10.50-12   | 25x11.00-12   | 25x10.00-12  | 25x10.00-12   | 26x9.00R12  |
| Bandenmaat achter   | 23x10.50-12   | 25x11.00-12   | 25x10.00-12  | 25x10.00-12   | 26x11R12  |
| Maximale last in laadbak (kg)   | 500   | 450   | 500  | 410   | 450   |
| Maximaal trekgewicht (kg)   | 500   | 590   | 590  | 750   | 900   |
| <b>Eigen metingen LM</b>  |   |   |  |   |   |
| Voertuiggewicht (kg)  | 860   | 780   | 940  | 800   | 600   |
| Lengte (cm)   | 292   | 291   | 301  | 301   | 288   |
| Breedte (cm)  | 148   | 164   | 156  | 164   | 154   |
| Hoogte (cm)   | 190   | 190   | 214  | 190   | 190   |
| Spoorbreedte (cm)   | 123   | 125   | 115 v/118 a  | 131   | 123   |
| Wielbasis (cm)  | 195   | 202   | 197  | 198   | 193   |
| Bodemvrijheid (cm)  | 18  | 23  | 18   | 22  | 29  |
| Laadbak binnenlengte (cm)   | 105   | 107 -110  | 119  | 107   | 92  |
| Laadbak binnenbreedte (cm)  | 139   | 119 -122  | 132  | 132   | 138   |
| Laadbak diepte (cm)   | 23  | 22  | 29   | 29  | 28  |
| Laadbak waterinhoud (l)   | 336   | ca. 288   | 456  | 410   | 355   |
| Draaicirkel links/rechts (cm)   | 735 / 710   | 790 / 735   | 810 / 820  | 810 / 800   | 790 / 800   |
| Topsnelheid (km/h)  | 46,0  | 48,0  | 39,5   | 43,0  | 77,0  |
| Acceleratie 20 m met aanhanger (sec)  | 4,90  | 5,30  | 6,30   | 5,30  | 4,50  |
| Acceleratie in 40 m met aanhanger + 800 kg (sec)  | 8,75  | 9,35  | 11,30  | 9,20  | 7,90  |
| <b>Trekkrachtproeven *</b>  |   |   |  |   |   |
| 2wd aanhanger leeg  | ja  | ja  | ja   | ja  | nee   |
| 4wd aanhanger leeg  | ja  | ja  | ja   | ja  | nee   |
| 2wd aanhanger + 300 kg  | nee   | nee   | ja   | krap  | nee   |
| 4wd aanhanger + 300 kg  | ja  | krap  | ja   | ja  | nee   |
| 2wd aanhanger + 800 kg  | nee   | nee   | nee  | nee   | nee   |
| 4wd aanhanger + 800 kg  | nee   | nee   | nee  | nee   | nee   |
| * met 780 kg zware tandem-aanhanger op de handrem: zonder last, met 300 kg of met 800 kg belading |   |   |  |   |   |
| Brutoprijs excl. btw standaard (euro)   | 15.980  | 15.776  | 17.960   | 15.920  | 14.602 excl. bpm  |
| Brutoprijs excl. btw getest (euro)  | 15.884  | 19.530  | 18.310   | 16.265  | 14.675 excl. bpm  |
| Meer- of minderprijs (euro)   | -96 banden 23 inch  | zie artikel   | +350 dakje   | +345 trekhaak   | +73 trekhaak  |
| <b>Waardering</b>   |   |   |  |   |   |
| Comfort/Bediening   | ★★★★★   | ★★★★★   | ★★★★★  | ★★★★★   | ★★★★★   |
| Prestaties  | ★★★★★   | ★★★★★   | ★★★★★  | ★★★★★   | ★★★★★   |
| Kwaliteit/Onderhoud   | ★★★★★   | ★★★★★   | ★★★★★  | ★★★★★   | ★★★★★   |
| Praktische waarde   | ★★★★★   | ★★★★★   | ★★★★★  | ★★★★★   | ★★★★★   |
| Funfactor   | ★★★★★   | ★★★★★   | ★★★★★  | ★★★★★   | ★★★★★   |
| onvoldoende ★★★★★ matig ★★★★★ voldoende ★★★★★ goed ★★★★★ zeer goed ★★★★★                          |   |   |  |   |   |

# JCB Groundhog 4x4: stoer en fel

De Groundhog van JCB oogt stoer en maakt een degelijke indruk. Hij trekt fel op en de top zit op bijna 50 km/h. Het vrij zware sturen en de invloed daarop van de voorwielen zijn minpunten. Aan de plaatsing van de spiegels is het wennen.

Je loopt de JCB vrij makkelijk in en uit: de doorgang voor de voeten is breed en de vloerhoogte (37 cm) gemiddeld. Toch voelt het net iets minder logisch doordat de framebuis vierkant is, waardoor je hand bij op- en afstap er minder makkelijk omheen draaien. Een laagje schuim om de framebuis bij het achterhoofd was niet verkeerd. De buitenspiegels zitten geregeld in de weg. Beide stoelen zijn niet geveerd en niet verstelbaar, maar het zitcomfort is in grote lijnen goed. De stoelen zijn voorover klapbaar om ze bij regen droog te houden. Voor een 'safe' gevoel bij de rijder is er een handgreep. Opbergruimte voor grote attributen is er niet en het rondomzicht voldoet.

### Draait scherp

De startbeveiliging (pook in neutraal en handrem aan) zit verse chauffeurs soms dwars. Het schakelpatroon is duidelijk ondanks dat de aanduiding N ontbreekt. Tussen veld en transport valt er met enig gevoel kraakloos te schakelen. Een minpunt is de invloed van de voorwielen op het sturen; het stuur kan bij obstakels uit de handen slaan. Ook vraagt het sturen vrij veel kracht. Wel heeft de JCB een kleine draaicirkel: hij is zeer wendbaar. De bediening van het rij-



annex gaspedaal kan beter en het rempedaal vraagt een pittige trapkracht. De duidelijkheid bij het clustertje tuimelschakelaars is niet optimaal; curieus is de brandstofmeter rechts naast de rechterstoel. Als je rechts opstapt kom je hem net als de vuldop tegen. De tankinhoud is met 39 liter ruim voldoende en het overige onderhoud speelt zich vooral af onder de kiepbare laadbak. Het instructieboekje is een toonbeeld van volledigheid. De beide werkklampen aan de voorzijde op het veiligheidsframe ogen stoer.

### Snel en fel

Met 19,5 kW/26 pk zit de JCB ruim in z'n vermogen; bij de acceleratieproef met de

lege tandem-aanhanger waren de 20 meters al na 4,9 seconden afgelegd. Als topsnelheid noteerden we 46,0 km/h. Door de relatief kleine banden (23 inch) van onze Belgische testmachine (Nederland voert standaard 25 inch) voelde de Groundhog bij transport wat zweverig. Met schijfremmen rondom staat hij voldoende snel stil. De laadbak heeft een relatief lage tildrempel en de zijkleppen kunnen eraf. In gesloten toestand kieren ze wat; de waterinhoud van de bak (336 liter) is eerder bescheiden dan ruim. Met z'n 148 cm (zonder buitenspiegels) is de JCB vrij smal, maar hij scoort met zijn gewicht van 860 kg bovengemiddeld. De bodemvrijheid onder de vooras is met 18 cm gering.

## Beoordeling JCB Groundhog 4x4

### Plus

- + Optisch geslaagd en goed afgewerkt
- + Kleine draaicirkel

### Min

- Vrij zwaar sturen en invloed van voorwielen
- Plaats buitenspiegels minder gunstig

### Waardering

- Comfort/Bediening ★★★★★
- Prestaties ★★★★★
- Kwaliteit/Onderhoud ★★★★★
- Praktische waarde ★★★★★
- Funfactor ★★★★★

### Prijs-prestatieverhouding

Met 15.884 euro voor de geteste uitvoering is de Groundhog de goedkoopste diesel in onze test en daardoor scoort hij in de prijs-prestatieverhouding beter dan dat hij op grond van het technische eendoordeel (zie waardering hier-naast) doet vermoeden. Voor 96 euro meer heb je 25 inch banden.



Het stuurwiel van de Groundhog is niet verstelbaar; het clustertje schakelaars vergt enige bestudering. De achterwielen zitten aan een lengte-arm; de banden hoeven dan tijdens het veren geen zijdelingse krachten op te vangen.



# JD Gator XUV 850 D: allround

John Deere heeft veel ervaring met transporters en maakt dat ook met de XUV 850 waar. Deze Gator maakt allround een goede indruk. De geteste versie met optionele voorruit is wel pittig aan de prijs.

Bij mooi weer en in het veld zit je het liefst buiten. Een voorruit en een dak zijn echter comfortabel als het koud is en regent. Wel wervelt er dan vocht door de 'cabine'. De geteste Gator maakt verder spontaan indruk door zijn ruime in- en uitstap, soepele rijgedrag en makkelijke bediening.

## Praktisch comfort

De Gator ligt qua lengte en hoogte in lijn met de concurrentie, maar is in de breedte groter door de bull-bar. Hij oogt desondanks rank. Dat komt door de compacte motorkap en de naar binnen buigende 'cabine' van Mauser. Dit frame is standaard en het heeft een dwarsbalk achter het hoofd van de bestuurder; gelukkig is die wel bekleed. Beide stoelen zijn voorover te klappen, maar die van de rijder blijft niet staan. Het zitcomfort is goed en de chauffeursstoel heeft een lengteverstelling. De rijder mist een goed houvast: voor de handgreep op het dashboard moet hij of zij te veel voorover buigen. Het rondomzicht is, als de voorruit schoon blijft, goed. Doordat de 'cabine' aan de bovenkant naar binnen buigt, is het passeren van obstakels makkelijk. Het openen van de 'motorkap' is door de voorruit wat omslachtig, maar er zit niet veel onder. De tankdop en de brandstofmeter zitten links



van de chauffeur. De Gator biedt een praktisch opbergvak en er is plaats voor blikjes.

## Bediening oké

Om te kunnen starten moet de pook in neutraal staan; het patroon spreekt voor zich. Kraakvrij schakelen on the go van L naar H of omgekeerd is lastig. De bediening van rem- en rijpedaal is zoals je verwacht. Het sturen vraagt bij lage snelheden wat kracht, maar dat is niet storend. In de draaicirkel zit er verschil tussen rechtsom (klein) en linksom (normaal). Het rijcomfort is zowel leeg als beladen goed, maar de remwerking valt met last wat tegen; ook is de XUV dan iets zweverig. Verlichting is aanwe-

zig, een snelheidsmeter ontbreekt; de controlelampjes zijn goed afleesbaar. De laadbak is relatief smal en vrij ondiep, maar wel nagenoeg waterdicht en bekleed met kunststof (optie). De kiepcilinder (optie) maakt het lossen makkelijk, maar de spatborden aan de bak en de banden hinderen elkaar dan wat. Van het sluitmechanisme van de laadklep worden we niet enthousiast. De trekkracht van de Gator was iets minder dan die van de concurrentie; de top van 48 km/h is daarentegen pittig. De acceleratie valt onder de noemer gemiddeld; dat heeft als voordeel dat de JD bij acuut volgas de zode niet molt. Dat hij als enige een echte vierwielaandrijving heeft, speelt daarin ook een rol.

# Kubota RTV 900: vooral praktisch

De Kubota RTV 900 oogt als een praktisch voertuig en zo gedraagt hij zich ook; de funfactor is gering. Met z'n hydrostaat en drie snelheidsbereiken laat hij zich gedoseerd rijden en de trekkracht is hoog; het gewicht ook. De topsnelheid is beperkt.

Een hydrostaat heeft als nadeel dat hij stug 'rijdt' als het koud is. De olie moet eerst op temperatuur komen. Dan nog reageert een hydrostaat wat nukkiger dan een cvt. Daar moet je aan wennen, net zoals dat 38 km/h bij transport niet echt snel is. Op het kavelpad en op het land is dat dik voldoende. De RTV blinkt daar uit door z'n trekkracht. Het hoge eigen gewicht speelt daarin een rol en dat hindert weer bij de acceleratie. Dat doet de RTV rustig en daardoor trek je op een grasveld de zode niet kapot. De Kubota heeft als enige gazonbanden en achter een starre as met bladveren. Ook als enige van het vijftal heeft hij natte schijfremmen in de wielnaven. Een hoogstaand stukje techniek, dat bij kou wat wrijving geeft.

## Grote bak

Dat de RTV vooral praktisch is, blijkt ook uit de binnenbreedte van de laadbak van 119 cm. Een europallet past daar op een haar na overdwars in. De bakinhoud is met dik 450 liter groot. Als je die vol hebt met zand, komt het hydraulisch kiepen goed van pas. Het openen van de achterklep vergt twee handen en is dus minder logisch, net zoals dat het plaatwerk nogal kiert. Positief is het onderhoud. Je kunt werkelijk overal



probleemloos bij. De bodemvrijheid is met 18 cm gering en de hoogte met 214 cm aanzienlijk. Onder het cabinedak zit veel vrije ruimte. Dat is een veilig idee op oneffen terrein. Door het hoge dak en door het smalle spoor ten opzichte van de breedte, oogt de RTV minder sportief dan conculega's die de wielen wat meer aan de buitenkant hebben.

## Comfortkwesties

De pook in het dashboard moet in neutraal om te kunnen starten, dat is logisch. De pook schakelt wat stug, maar redelijk zonder kraken. De combinatie van kruip en hydrostaat maakt een lage en constante snelheid mogelijk. Dat is vrij uniek. Het rijpedaal

mag wel wat lichter bedienen. De op- en afstap zijn goed te doen, ondanks een vloerhoogte van 47 cm en een buitenspiegel die op de plek zit waar je met de hand het frame wilt pakken. De ruimte voor de voeten is beperkt. Als chauffeur zit je op een geveerde stoel, voor de rijder is dat een optie. De wielvering is achter vrij stug en de wand van het frame hindert het zicht in die richting. De buitenspiegel kan dat niet compenseren. De controlelampjes zijn goed afleesbaar en de bediening van de richtingaanwijzer is logisch. Het opbergen van klein spul valt wat tegen. De draaicirkel is ruim 8 meter, maar de RTV had als enige van de diesels stuurbekrachtiging.

## Beoordeling JD Gator XUV 850 D

### Plus

- + Op alle fronten goed doordacht
- + Comfortabel en snel

### Min

- Remwerking beladen matig
- Trekkracht kan iets beter

### Waardering

|                     |       |
|---------------------|-------|
| Comfort/Bediening   | ★★★★★ |
| Prestaties          | ★★★★★ |
| Kwaliteit/Onderhoud | ★★★★★ |
| Praktische waarde   | ★★★★★ |
| Funfactor           | ★★★★★ |

### Prijs-prestatieverhouding

De XUV kost standaard 15.776 euro. Dat lijkt gunstig, maar de banden (513 euro), de voorruit (856 euro) en de kiepcilinder (1.169 euro) zitten daar niet bij in; ook de bullbars en de kunststof bakbekleding niet. De Gator is daardoor zoals wij hem testten met 19.530 euro pittig geprijsd.



Het JD-onderkomen maakt een overzichtelijke indruk en is netjes afgewerkt. Onder de hydraulisch kiepende laadbak zitten de drieband Yanmar en de mechanische cvt (de variator).

## Beoordeling Kubota RTV 900

### Plus

- + Praktisch werkpaard met grote bak
- + Lage snelheid goed constant te houden

### Min

- Acceleratie en topsnelheid beperkt
- Vrij stug en zwaar

### Waardering

|                     |       |
|---------------------|-------|
| Comfort/Bediening   | ★★★★★ |
| Prestaties          | ★★★★★ |
| Kwaliteit/Onderhoud | ★★★★★ |
| Praktische waarde   | ★★★★★ |
| Funfactor           | ★★★★★ |

### Prijs-prestatieverhouding

De Kubota RTV 900 heeft in de uitvoering zoals wij hem testten met 18.310 euro een vrij pittig prijskaartje. Voor een potentiële koper die vooral in de praktische richting denkt, hoeft dat geen bezwaar te zijn, want de RTV voldoet daaraan van de vijf geteste transporters het best.



Het echte dashboard zit rechts van de pook voor de 3+1 hydrostaat en daardoor wat ver van de chauffeur. De toegankelijkheid voor onderhoud onder de hydraulisch kiepende laadbak laat weinig te wensen over.



# Massey Ferguson 20 MD: eenvoudig

De Massey Ferguson komt in een eerste indruk ongecompliceerd over en dat is ook het eindoordeel. Het is een degelijke, voorspelbare en makkelijk te bedienen machine met, onbeladen een wat stug rijcomfort. Met volle bak rijdt hij soepeler.

Bij de op- en afstap is het wennen aan de vrij hoge beugel naast de stoel; die is bedoeld voor zijdelings houvast. Voor de rest is het op- en afstappen door de lage vloerhoogte makkelijk. Een lang persoon kan het frame ervaren als wat laag. De chauffeur zit geveerd en kan z'n zetel in de lengte en qua gewicht optimaliseren. De bijrijder kan dat niet; wel zit voor hem de handgreep rechtsvoor precies goed. Dit geldt ook voor de mogelijkheden om klein spul op te bergen. Het zicht geeft geen reden tot op- of aanmerkingen; de spiegel links zit op de goede hoogte. Rechts zouden wij er ook een nemen. Rijden doet de MD, op het iets zware sturen na, zoals je verwacht en beladen is hij soepeler dan onbeladen. Een dashboard ontbreekt, controlelampjes en metertjes zijn er weinig. Wat meer pictogrammen zouden handig zijn. De bediening van de knipperlichten met een tuimelschakelaar met pijltjes naar boven en beneden is onlogisch.

## Zoals je verwacht

De mechanische cvt laat zich voldoende vlot schakelen tussen voor- en achteruit. De fraaie pook moet in neutraal staan om te kunnen starten en het patroon is goed aangegeven; zo hoort dat. Dat de motor afslaat op



het moment dat je weg wilt rijden met aangetrokken handrem, heeft ook onpraktische kanten. Het rem- en het rijpedaal werken zoals je verwacht; de machine rolt plezierig soepel uit. Het stuurwiel is niet verstelbaar en bekrachtiging ontbreekt; achteruitrijden is desondanks redelijk makkelijk. Je kunt de rechterarm op de beklede achterrand leggen en het zicht naar achteren is onbelemmerd. De draaicirkel is normaal van grootte. De pneumatische demper onder de bak helpt bij het handmatig kiepen, maar biedt ook weerstand bij het weer neerklappen. De vrij grote bak (410 liter waterinhoud) kiert aan de achterzijde en de machine maakt her en der wat rammelgeluiden.

## Goede prestaties

Accelereren doet de MF redelijk gedreven, maar dat leidt niet noemenswaardig tot zodebeschadiging. Een top van 43 km/h is op de openbare weg net genoeg, maar ook niet meer dan dat. Trekkracht leverde de MD in onze proeven ruim voldoende. De voorwielen schakelen automatisch bij zo gauw ze snelheidsverschil met de achterwielen signaleren. Ook zijn ze handmatig bij te schakelen. De peilstok van de motorolie is slecht bereikbaar en het 'motorkapje' wat slap. Het luchtfilter zit onder de chauffeursstoel. Die blijft vanzelf in die kiepstand staan en dat is een voordeel bij regen. De bijrijdersstoel heeft voor dat doel een steunpootje.

# Polaris 700 Ranger HD: jongensdroom

De Ranger HD appeleert als geen ander aan een sportief gevoel: hij trekt superpittig op, heeft een hoge top, een ongeëvenaard rijcomfort en ziet er blits uit. Voor wie praktisch denkt, staan daar een beperkte trekkracht vanuit stilstand en een benzinemotor tegenover.

We draaien er niet omheen: een top van 77 km/h is spectaculair snel en wel iets om met jeugdige bestuurders in de gaten te houden. Het verbaast ons dan ook dat deze Ranger geen spiegels en richtingaanwijzers heeft. Ook omdat je door het prima rijcomfort graag even in off the road-versie naar het dorp zoekt. Daar komt bij dat de tweecilinder supersnel accelereert: onbeladen legt hij in 4,5 seconden 20 meter af. Met een aanhangervan 760 kg en 800 kg lading is dat nog geen 8 seconden over 40 meter. De kans om een graszode te mollen is dus volop aanwezig. Toch is de trekkracht via de automatische transmissie vanuit stilstand beperkt. Met de aanhangervan onbeladen en de handrem erop, kwam de Polaris niet weg. Of een benzinemotor een nadeel is, laten we aan u over. Met de gehomologeerde versie die de importeur normaal aanbiedt (spiegels, kantenken) rij je tenslotte zo naar de pomp.

## Prima comfort

De in- en uitstapbreedte voor de voeten zijn beperkt, maar de verdere 'bewegingsvrijheid' is ruim voldoende. Praktisch is het stootkussentje achter het hoofd. Curieus is dat er geen aparte stoelen zijn, maar wel een drie-



zitsbank. Die is niet verstelbaar, het stuurwiel is dat wel. De soepele vering en de radiaalbanden nemen iedere oneffenheid weg. De stuurbevestiging maakt manoeuvreren tot een 'eitje' en de bodemvrijheid is met 29 cm groot. De 4wd schakelt automatisch bij en dat kan ook met de hand. In het zicht rondom zijn er geen obstakels. De bijrijder vindt rechtsvoor aan het veiligheidsframe een goed houvast. Om persoonlijke zaken op te bergen, biedt geen enkele transporter zoveel mogelijkheden als de Polaris. De laadbak is met zijn 92 cm binnenlengte kort, maar wel flink breed en ook vrij diep. Hij biedt praktische vastzjor- en vastzetmogelijkheden en de achterklep is met één hand te

ontgrendelen; prima. Een kiepcilinder ontbrak bij ons, dit is wel een optie.

## Het oog wil ook wat

De Polaris heeft als enige achter bredere banden dan voor, als enige 26 inch rubber en als enige lichtmetalen velgen. Dat geeft hem een sportief uiterlijk. De blitse snelheidsmeter met het info-display doen daar nog een schep bovenop. Het schakelpatroon is logisch en de geperforeerde schijfremmen doen hun werk naar behoren. Dat is maar goed ook, want met 450 kg als maximum in de bak hangt hij fors achterover en voelt het sturen onzeker. Niet logisch is dat je de rem in moet trappen om te kunnen starten. ■

## Beoordeling Massey Ferguson 20 MD

### Plus

- + Voorspelbaar en vertrouwd
- + Beladen comfortabel gedrag

### Min

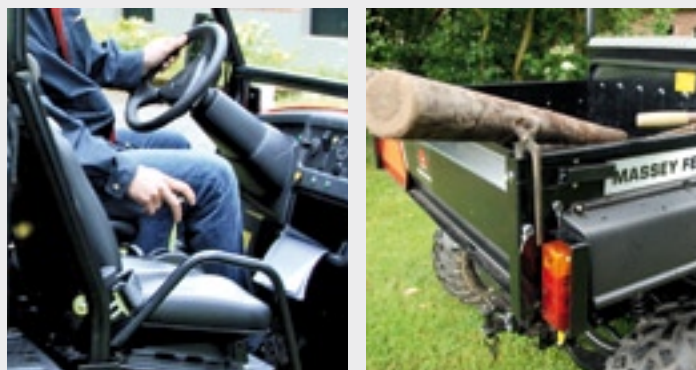
- Leeg vrij stug
- Vrij sobere machine

### Waardering

|                     |       |
|---------------------|-------|
| Comfort/Bediening   | ★★★★★ |
| Prestaties          | ★★★★★ |
| Kwaliteit/Onderhoud | ★★★★★ |
| Praktische waarde   | ★★★★★ |
| Funfactor           | ★★★★★ |

### Prijs-prestatieverhouding

De transporter van MF is meer praktisch dan fun. Hij doet wat hij moet en heeft een voldoende grote laadbak. De MD kan goed overweg met zware lasten en de 20 pk Perkins krijgt zijn vermogen prima op de grond. Met een prijs getest van net 16 mille biedt de MF goede waar voor zijn geld.



De hoge beugel naast de stoel geeft houvast, maar staat een vlotte in- en uitstap iets in de weg. De laadbak van de MF is 29 cm diep en is met 410 liter waterinhoud voldoende groot. De driehoek hoort bij een landbouwvoertuig.

## Beoordeling Polaris 700 Ranger HD

### Plus

- + Sportief met prima prestaties
- + Rijcomfort op hoog niveau

### Min

- Benzinemotor
- Topsnelheid (te) hoog

### Waardering

|                     |       |
|---------------------|-------|
| Comfort/Bediening   | ★★★★★ |
| Prestaties          | ★★★★★ |
| Kwaliteit/Onderhoud | ★★★★★ |
| Praktische waarde   | ★★★★★ |
| Funfactor           | ★★★★★ |

### Prijs-prestatieverhouding

Wij reden de Polaris als off road. De Ranger HD is dan met z'n prijs van 14.600 euro een prima aanbod: rijplezier verzekerd! Importeur JeeGee voert in ons land echter vooral de homologatieversie. Daar kun je los van de landbouw legaal de weg mee op; de BPM van 2.622 euro komt er dan wel bij.



Een vaste driezitsbank, maar met een verstelbaar stuurwiel, waardoor de chauffeur toch altijd goed zit. De grote klok is richting de chauffeur gedraaid en geeft zowel digitaal als analoog zinvolle informatie.