

'Daar is over nagedacht...'

Details maken Fendt 700 uniek

Fendt, de Zuid-Duitse trekkerbouwer, introduceert drie nieuwe trekkers. Ze hebben een vermogen van 200 tot 240 pk.

Vooraf de cabine imponeerde drie LandbouwMechanisatie lezende akkerbouwers die al met de trekkers konden rijden.



Kent u de Fendt 820 Vario? Vast wel. Het is al jarenlang een populaire trekker. Zelfs nu nog, negen jaar na de introductie in 2002. Het zijn vooral de grote akkerbouwers en loonwerkers die de compacte 200 pk sterke krachtpatser waarderen. Ze bleven vallen voor de trekker met zijn vervelende retro-uiteerlijk toen Fendt twee jaar geleden de 800 Vario-serie introduceerde. Dat is begrijpelijk. De trekkers uit de nieuwe 800-serie zijn namelijk 2.100 kg zwaarder en ook nog eens 50 cm langer. Nu de emissie-eisen voor trekkers vanaf 130 kW (175 pk) zijn aangescherpt, ontkomt Fendt er echter niet aan om ook de 820 Vario onder

176 kW (200, 220 en 240 pk). Dat vermogen komt uit een Deutz-zescilinder common rail dieselmotor met iets meer dan 6 liter inhoud. Om aan de milieu-eisen te voldoen, is de motor voorzien van SCR. Je moet dus AdBlue tanken om de normen te halen. Die ureum-oplossing wordt in de uitlaat gespoten en zorgt ervoor dat de NOx-deeltjes in de uitlaatlicht als stikstof en water de lucht in gaan. Ander voordeel: het levert een laag brandstofverbruik op. De AdBluetank kan 38 liter bevatten, de brandstoftank 400 liter. Dat Fendt blijft kiezen voor de Deutz-motor is opmerkelijk. Fendt-moeder Agco heeft met Agco Sisu Power immers eigen motoren in

draaicirkel bedraagt volgens de fabrikant 5,5 meter. Het gewicht van de trekker is laag: 7.900 kg. Toch is dat nog altijd 750 kg hoger dan het gewicht van een oude 820 Vario. Samen met drie LandbouwMechanisatie-lezers, allemaal akkerbouwers, reden we met het topmodel van de serie: de 724 Vario.

Met oog voor detail

Opmerkelijk is ook de nieuwe, standaard mechanisch geveerde, cabine. Veel bestuurders klaagden over de krappe werkplek op de oude 820 Vario, de nieuwe VisioPlus-cabine lijkt daarentegen ruimer. Dat komt ook door het gebruik van lichte grijze bekleding en door de grote hoeveelheid licht die erin valt. Er zijn immers geen B-stijlen meer en de nieuwe voorruit loopt door tot in het dak, wat voor 6,1 m² glas zorgt. Dat zorgt ook voor uitermate goed zicht op de door Fendt zelf ontwikkelde voorlader. De zichthoek bedraagt naar boven 28 graden – voorheen was dat 9,5 graden – en naar beneden 49 graden. Dat was vroeger 28,6 graden. Tijdens een proefrit merk je dat. Mede door de smalle motorkap is het zicht tussen de cabine en de vooras goed, maar ook het zicht op machines in de fronthead is prima. Gebruik je echter een voorlader, dan hoef je niet op zicht op de bak te rekenen. De cabine is er in twee uitvoeringen. Een met een rechterdeur, en, voor de liefhebbers van het cabriogevoel, een openslaande voorruit. Er is ook een cabineversie met diezelfde doorlopende maar gesloten voorruit en zonder deur aan de rechterkant van de bestuurder. Wie van veel zicht op het werk houdt, doet er goed aan om voor de laatste te kiezen. Dan ontbreekt namelijk de dwarsstijl in de voorruit, die veel zicht ontnemt. Tijdens een proefrit merk je ook dat de cabine stil is.

Volgens de fabrikant moet de geluidsdruk uitkomen op 78 dB(A). De cabine zit vol met detailverbeteringen. Zo leent hij de armleuning van de 800- en 900-serie, inclusief de Fendt-joystick en het 7 of 10 inch grote aanraakgevoelige beeldscherm dat je ook met knoppen kunt bedienen. Alleen de kosten zouden je ervan weerhouden om de 10 inch-versie te kiezen. Die is weliswaar 2.700 euro duurder, maar in vier parten op te delen, waarna je elk afzonderlijk deel van het scherm van de gewenste informatie kunt voorzien. Denk daarbij aan een isobus-beeld van de machine achter de trekker, gps en stuurautomaat, een camera of de technische informatie. En natuurlijk stel je middels het beeldscherm hydrauliek en transmissie in.

Nog een paar leuke details? Bij het instappen van de cabine pak je een laaggeplaatste handgreep vast en er is een lampje dat bij het uitstappen 30 seconden lang de drie traptreden verlicht. In de cabine bevinden zich flessenhouders en opbergnetten en -vakken, een daarvan is zelfs gekoeld. Maar er nog steeds geen ruimte voor een standaardkoelbox. Jammer. Het stuur is horizontaal en verticaal verstelbaar, waarbij het hele dashboard meebeweegt. Mooi. De handrem is links op de stuurkolom te vinden. Een zonnescherm moet voorkomen dat het bestuurdershok bij laagstaande zon een sauna wordt. Ook de standaardairco kan dan voor verkoeling zorgen. Eveneens slim is de optionele monitorrail aan de rechterkant van de bestuurder tegen het cabineplafond. Heb je niet genoeg aan de eigen monitor van de trekker, dan kun je hier een scherm ophangen. De verbindingkabel met de machine gaat door de vernieuwde, exact op maat te maken en geluids-

Nieuwe Fendt 700 Vario heeft nog steeds Deutz-motor

handen te nemen. Vanaf 1 januari dit jaar mogen trekkers in deze vermogensklasse minder NOx en koolwaterstoffen uitstoten. Fendt mocht nog even de oude 820 Vario verkopen om de minder schone motoren op te maken, en die zijn nu verbruikt. De Zuid-Duitse trekkerbouwer pakt het meteen goed aan. De 820 Vario wordt niet door één, maar door drie modellen vervangen: de 720, 722, en 724 Vario SCR. Gelukkig lijken ze qua uiterlijk meer op de huidige modellen uit de 800 en 900 serie, dan op de oude 820. Het weinig aansprekende retro-uiteerlijk, dat we al eens seksloos noemden, heeft plaats gemaakt voor hoekige, stoere vormen. De trekkers hebben een maximaal motorvermogen van respectievelijk 147, 162 en

176 kW. Zie je in de andere Agco-merken steeds vaker Sisu-motoren verschijnen, Fendt blijft een uitzondering. Alleen in de kleinere trekkers uit de 200-serie en in Fendt-maaidorsers vind je een Sisu-krachtbron terug. Fendt-technici hebben daar hun redenen voor. De Sisu-motor is namelijk 10 cm langer dan een Deutz-krachtbron. Wilden de constructeurs de trekker compact houden, dan konden ze zichzelf die extra ruimte niet veroorloven. Wie onder de volledig metalen motorkap van de nieuwe 724 Vario kijkt, merkt al snel dat de ontwerpers moesten woekeren met de ruimte. Op het eerste gezicht lijkt de trekker ook compact. Hij is evenlang dan de oude 820 Vario. De wielbasis is 5 cm toegenomen en komt op 2,77 meter uit. De binnenste

Dit vinden akkerbouwers van de Fendt 724 Vario SCR...



Pieter van der Eijk heeft een akkerbouwbedrijf in Dronten waar hij aardappelen, tarwe, suikerbieten en uien verbouwt. Van der Eijk is John Deere-rijder. Hij heeft er drie: een 6410, een 6820 en een 6630. De twee laatste zijn voorzien van een traploze versnellingsbak. Naast deze trekkers heeft de akkerbouwer ook nog een oude Fendt 303 in de schuur staan. Van der Eijks eerste indruk van de Fendt 724 Vario SCR is goed. "Hij ziet er degelijk en netjes uit. En dat hij zo compact is, dat is mooi, al zie ik daar voor mezelf geen specifieke voor- of nadelen van. De cabine is mooi, maar nog iets aan de kleine kant. Ik zou graag nog wat meer grote opbergruimte zien. Er is een mooie grote bijrijdersstoel, al is hij niet geveerd. Jammer. Het zicht is prima door het grote raam. Ik verwacht wel dat je het zonnescherm snel naar beneden doet als de zon schijnt. Hoewel ik makkelijk met de trekker kon wegrijden, moet je veel leren, wil je alle mogelijkheden onder de knie krijgen. Je kunt niet zomaar een vreemde chauffeur op deze trekker zetten. Vooral de mogelijkheden van de monitor zijn groot. En al die luxe, dat went snel. Toch is het eigenlijk te duur. Als boer gebruik je het allemaal te weinig; bij 300 tot 400 uur per jaar houdt het voor mij wel op. Die dodehoekspiegel is een optie, toch? Dat zou standaard of misschien zelfs verplicht moeten zijn voor iedereen die de weg op gaat. Grootste pluspunten van de trekker? Wat mij betreft zijn dat toch de doorlopende voorruit en de gestabiliseerde hef."



Akkerbouwer Meindert Eissens boert in Lelystad op 68 hectare grond. Eissens rijdt Fendt: een 308 en een 714 Vario om precies te zijn. Als enige Fendt-rijder van de drie akkerbouwers, is hij dan ook al bekend met de vario-transmissie. De akkerbouwer begrijpt niet dat de ledverlichting een 300 euro kostende optie is. "Dat meen je niet. Dat moet je standaard aanbieden, net als die 10" monitor. Dat hoort gewoon bij Fendt. Die doorlopende voorruit geeft je een heel ruimtelijk gevoel en veel zicht. Je kunt vanuit de cabine overigens ook de kipperknobbel nog zien. Fendt heeft echt de volgende stap gezet. De trekker ziet er agressiever uit. Het vorige model vond ik altijd wat behoudend. De elektronica is verbeterd, je hebt nu weer meer mogelijkheden. En dat de trekker zo compact is, vind ik mooi. Ook die grote bijrijdersstoel is veel beter dan ik gewend was. Ik denk overigens wel dat die ruitenwisser op de achterruit in de weg zit als ik naar de kipper of rooier wil kijken. Vroeger was je chauffeur, nu controller. Met gps moet de trekker ook wel luxer worden. Als je een lange dag op de trekker zit, wil je er ook fris van afkomen. Ik ben blij met zo'n grote terminal. Het is noodzakelijk. Te veel losse schermen ontnemen het zicht op de weg en dat is niet veilig. Dat snel sturen met Varioactive is echt mooi. Maar losse motorbeplating? Dat is niet echt praktisch..."



Johnny van Vugt heeft samen met zijn vader en broer een loon- en akkerbouwbedrijf in het Noord-Brabantse Maren-Kessel. Het bedrijf is 140 hectare groot en New Holland-trekkers doen het werk: een 8340, een TSA135, een 6030 en twee 7030's. Geen van deze trekkers is voorzien van een traploze transmissie. Van Vugt is gecharmeerd van het uiterlijk van de Fendt 724 Vario SCR waarmee hij reed voor LandbouwMechanisatie. "De vorm heeft iets weg van een Fendt 200 Vario. Mooi, hoor! Het is een compacte trekker. Moet je kijken wat daar staat. Je zou niet zeggen dat hij 240 pk is. Misschien is de trekker wel iets te compact. Alles is op en in elkaar gebouwd. Dat lijkt me lastig voor de monteurs, maar ook voor het dagelijkse onderhoud. Je kunt slecht bij de filters. De trekker heeft een metalen motorkap. Best opvallend, als je ziet dat andere fabrikanten kunststof motorkappen gebruiken. Die detailoplossingen zijn goed. Kijk maar eens naar zo'n rail voor monitoren. Daar is over nagedacht. Maar ja, daar betaal je dan ook voor. Dat de trekker standaard geen ledverlichting heeft is niet erg. Is er een eentje kapot, dan moet je volgens mij een hele nieuwe unit kopen. Het signaal bij het achteruitrijden naar de aanhanger zou ik mooi vinden. Het zou standaard moeten zijn. Ook die doorlopende voorruit is uniek, maar de airco mag nooit kapotgaan. Jammer dat je geen grote koelbox kwijt kan. De fronthead tilt 4 ton. Dat is veel. En dan die souplesse tijdens het rijden. Mooi, dat langzame accelereren. Echt Vario."



▲ Een warmtewisselaar koelt de transmissie en hydraulische olie. Daardoor is een grotere koelunit te plaatsen, terwijl de motorkap smal blijft.



▲ Het stuur is zowel verticaal als horizontaal verstelbaar. Dan beweegt het dashboard mee. De handrem is links op de stuurkolom te vinden.



▲ Wil je kabels doorvoeren? Neem het gewenste blokje uit en de kabel verbindt de trekker en de machine geluids-, stof- en waterdicht.



▲ Ledverlichting, in de achterlichten bijvoorbeeld, is een optie. Net als de bediening van een hydraulisch ventiel op het spatbord.

Fendt 724 Vario SCR

Motor	6,06 l common rail Deutz 6 cilinder
Nom. vermogen*	162 kW/220 pk
Max. vermogen*	176/240 pk
Max. koppel	1.058 Nm
Inhoud dieseltank	400 l
Inhoud AdBluetank	38 l
Transmissie	Vario
Max. rijsnelheid	vooruit 50 km/h, achteruit 40 km/h
Aantal ventielen	3 achter (5 optie), 2 voor
Hydrauliek	109 l bij 200 bar
Hefvermogen	9.580 daN
Hefvermogen fronthef	4.418 daN
Gewicht	7.900 kg
Max. toelaatbaar gewicht	12.500 kg
Aftakas	540/540E/1.000
Olie interval	500 uur
Prijs	188.451 euro

* vermogen gemeten volgens ECE R24-norm



▲ De voorruit loopt door tot in het dak van de cabine. Daardoor heb je goed zicht op de voorlader in zijn bovenste stand. Tegelijkertijd zorgt het voor veel licht in de cabine. Het glasoppervlak bedraagt 6,1 m².

dichte, doorvoer in de achterraut. Ook de bijrijdersstoel is vernieuwd. Weg met het kleine harde zitje, er is nu een mooi beklede ruime zit die wel wat weg heeft van

moeilijk, maar wel een extra handeling die je bij moderne trekkers niet zou verwachten. Rijden in een 724 Vario SCR die Landbouw-Mechanisatie ter beschikking had, is zoals

Meteen leverbaar

Dit jaar zullen vanaf september achthonderd trekkers van de 700 Vario-serie uit de Fendt-fabriek in Marktoberdorf rollen. De kans is groot dat Fendt tijdens Agritechnica, in november dit jaar, de serie ook naar beneden toe zal uitbreiden. Dat liet het Fendt management zich tijdens de introductie ook in zoveel woorden ontvallen. Vanaf 1 januari 2012 gelden de strengere Stage 3b-milieu-eisen namelijk ook voor trekkers van 75 tot 130 kW (100 tot 174 pk). In die vermogensklasse vallen ook de modellen uit de reeds bestaande 700-serie.

En dan rest ons natuurlijk nog de prijs van de nieuwe 700 Vario SCR modellen. Een 724 Vario SCR is er volgens de prijslijst vanaf 188.451 euro. En nee, goedkoop is Fendt daarmee nog steeds niet. Maar je krijgt er wel een loadsensing-aansluiting, openslaande voorruit, een rechterdeur, hydrauliekbediening op de spatborden en Michelin 650/65R42 banden bij. Nog even ter vergelijking: een 820 Vario stond voor 159.277 euro in de prijslijst, de vergelijkbare 720 voor 173.131 euro. Een verschil van ruim 8 procent. **LM**

Mooie detailoplossingen, maar geen ruimte voor de koelbox

de New Holland-stoel. Voordeel van de oplossing van Fendt is dat je de rugleuning neer kunt klappen, waarna de stoel een tafel wordt. De hef tilt 9.580 daN. Dat is 500 daN meer dan wat de 820 Vario kan tillen. De fronthef kan werktuigen tot een gewicht van 3.180 kg tillen. Standaard zijn er drie hydraulische ventielen aan de achterkant van de trekker en twee voor. Je kunt dat aantal echter uitbreiden tot maximaal vijf achterop. Een ervan bedien je met de knoppen op het spatbord. Ook een optie. Met diezelfde knoppen schakel je ook de aftakas in en uit. Een 540/540E/1.000-toerige aftakas is standaard. Voor het dagelijkse onderhoud is alles goed toegankelijk. Het reinigen van de radiatoren gaat gemakkelijk na het verwijderen van een beschermplaatje. Wil je een filter vervangen, dan moet je de zijbeplating wegnemen. Niet

we van Fendt gewend zijn een genot. Aan de variabele transmissie is zo goed als niets veranderd. Nog steeds is er een veld- en transportgroep en bedraagt de maximumsnelheid 50 km/h. Er is een automatische grenslastregeling. Die regelt belastingafhankelijk de snelheid in relatie tot het motor-toerental. Je kunt natuurlijk zelf aangeven hoe ver het motortoerental mag zakken, maar je kunt dat ook aan de trekker overlaten. Een uitkomst is Varioactive. Ingeschakeld verdraai je de voorwielen met één omwenteling van het stuurwiel 43,3 graden. Is de functie uitgeschakeld, bijvoorbeeld boven 13 km/h, dan verdraait het voorwiel maar 26,6 graden. Deze functie, die we al kennen van New Holland, komt vooral van pas bij werk met een voorlader of op de kopakker.