

Massey Ferguson 5450 Dyna 4

Lekker brutaal trekkertje

Trekkerbouwer Massey Ferguson vervangt de kleinste twee modellen van de al jaren bestaande 5400-serie, door vier brutaal ogende trekkers.

LandbouwMechanisatie reed met de 5445. De Dyna4 transmissie blijft imponeren.



Massey Ferguson 5450

Motor	4 cilinder 4,4 l Perkins 1104D-44TA
Vermogen bij nom. toerental	77,3 kW (105 pk)
Max. koppel	416 Nm
Transmissie	4 traps powershift
Versnellingen	16 vooruit, 16 achteruit
Max rijsnelheid	40 km/h
Max olieopbrengst	57 l
Max oliedruk	200 bar
Aantal ventielen	2 DW standaard 3 DW optie
Hefvermogen	4.300 kg
Draaicirkel	3.950
Gewicht	3.900 kg
Lengte	4,22 m
Hoogte	2,75 m standaard cabine
	2,67 m Visio cabine
Prijs	67.000 euro

Het was het grootste nieuws van Massey Ferguson tijdens de Parijse Sima, in februari dit jaar: de vier nieuwe 5400-trekkers. Nou ja, groot... zo groot zijn de trekkers uit deze serie nu ook weer niet. Waren de 5400 modellen vanwege hun compacte afmetingen al tijd al populair bij bollen-, vollegrondsgroentelers en bij akkerbouwers als tweede of derde trekker, de 5420, 5430, 5440 en 5450 zullen dat zeker worden. Ze hebben een maximaal vermogen van respectievelijk 60, 68, 75 en 79 kW (82, 92, 102 en 107 pk). Inclusief de

reeds bestaande zeven trekkers loopt het motorvermogen van de serie door tot maximaal 106 kW (145 pk). Want nieuw is de 5400-serie niet. Al in september 2003 werd de eerste versie geïntroduceerd. Tweeënhalf jaar later, in 2006, kwam de trekkerbouwer met een nieuwe transmissie, de Dyna4. De viertraps powershift versnellingsbak met vier groepen was en is een van de beste troeven van de trekkers uit de 5400-serie. Die transmissie ligt dan ook in de vier nieuwe modellen al is de bak wel iets lichter uitgevoerd. Doordat de smering is aangepast en er vanwege een kleiner reservoir minder olie in de versnellingsbak zit, loopt de trekker lichter en schakelt hij soepeler dan voorheen. In theorie, want de eerlijkheid gebiedt te zeggen dat je hier tijdens een eerste proefrit weinig van merkt. Natuurlijk, de trekker schakelt zoals we al gewend waren zo soepel als een mes door een in de zon gesmolten pakje boter glijdt. Voor het wegrijden bepaal je de rijrichting met het zogenoemde Powercontrolhendeltje links onder het stuur. Je schakelt de vier versnellingen en vier groepen met datzelfde hendeltje of met een T-vormig hendeltje in het rechter-zijconsole. Tik het hendeltje naar voren en je schakelt op. Trek hem naar achteren en je schakelt een versnelling terug. In het dashboard kun je zien in welke van de vier versnellingen de trekker staat. Houd je de hendel lang ingedrukt, dan blijft de bak doorschakelen, totdat de laatste versnelling in de groep is bereikt. Dan klinkt een piepje, zodat je naar de volgende groep kunt opschakelen. Daarvoor moet je het knopje op de zijkant van de T-hendel even met de duim ingedrukt terwijl je het hendeltje naar voren of naar ach-

teren duwt. Een cijfer in het halfronde zwarte vlak voor de hendel geeft aan in welke groep de bak staat. Om te weten in welke versnelling de trekker precies staat moet je dus op twee plaatsen kijken. Dat kan eenvoudiger, zou je zeggen. Speedmatching is standaard. Schakel je van de ene naar de andere groep, dan zal de elektronica van de bak de versnelling kiezen die het best bij de rijsnelheid past. De topsnelheid van de trekker bedraagt volgens de folder 40 km/h. Wij reden met de 5450 op

Als door een pakje boter...

16.9R38 banden volgens de digitale snelheidsmeter in het dashboard met 42,6 km/h net iets sneller. Met de optionele superkruipbak krijg je 16 versnellingen voor- en achteruit extra en rij je in de laagste versnelling en volgas zo'n 160 meter per uur. Met de hendel onder het stuur verander je ook van rijrichting. De reactiesnelheid van die omkeer stel je met een draaiknop in het rechterconsole in.

Hoekige 'looks'

Natuurlijk vallen de nieuwe 5400 trekkers vooral op door hun uiterlijk. Een sterk schuin naar voren aflopende 'steep-nose' was altijd al leverbaar, maar op de vier nieuwe modellen en dus ook op de 5450 waar we mee reden, is hij standaard. Doordat de trekkers de hoekige 'looks' van de grote 8600-trekkers

mee hebben gekregen, zien ze er een stuk brutaler uit dan het geval was bij het gezapige schuine neusje dat je als optie op de bestaande vier cilinders uit de 5400-serie kon bestellen. De trekkerbouwer ziet dat zelf ook in en levert de nieuwe schuine neus nu ook op die reeds bestaande modellen. De neus zorgt voor heel veel zicht voor de trekker. Dat komt vooral van pas als je machines in de optionele en geïntegreerde fronthef laat hangt. Die hef tilt tussen de kogels 2.500 kg. Maar goed, een nieuwe neus is leuk, wat er onder zit is voor een trekker minstens even belangrijk. Het blijkt een mechanisch ingespoten vier cilinder Perkins met turbo en intercooler te zijn. Alleen het kleinste model 5420 moet het zonder de intercooler doen. Het specifieke brandstofverbruik moet 210 g/kWh bedragen en het nominale motor-toerental ligt bij 2.200 omwentelingen. Het koppel bedraagt bij 1.400 toeren 416 Nm.

Pompen koppelen

Het onderhoud is, mede door de in een stuk opklappende motorkap, eenvoudig. Koelers zijn gemakkelijk te reinigen. De cabine van de trekker heeft een vlakke vloer, getint glas en standaard luchtgeveerde stoel. De bijrijder heeft verbaasd veel ruimte, al doet zijn of haar zitje wat spartaans aan. En nu we toch een paar minpunten opnoemen: fluisterstil is de cabine met 75 dB(A) niet, een binnenspiegel ontbreekt, net als uitstroomopeningen van de kachel bij de voeten en de richtingaanwijzer, rechts onder het stuur, komt na het nemen van een bocht niet terug. Monteer je een voorlader dan is de Visio-cabine een uitkomst. Die is 8 centimeter lager dan de standaard cabine en biedt een schuin



▲ De nieuwe MF5450 heeft hetzelfde stoere uiterlijk als de grote MF 8600 trekkers. Onder de schuin aflopende neus, voor veel zicht op het werk, ligt een mechanische Perkins vier cilinder motor.

geplaatst glazen dakraam, dat je ook nog eens open kunt schuiven. Zit die voorlader eenmaal op de trekker dan is het verstandig om de twee hydrauliekpompen, met een opbrengst van respectievelijk 33 en 57 liter per minuut, te koppelen. De hef werkt dan niet, maar je hebt wel extra olie voor de cilinders van de voorlader beschikbaar. De trekker heeft een elektrohydraulisch inschakelbare aftakas met drie toerentallen: 540, 540E en 1.000. Je kiest ze met een drukknopje. Het hefvermogen is nu 4.300 kg. Dat is 700 kg lager dan voorheen. Dat komt vooral door de veranderde geometrie van de hef en de lichtere achter- en voorassen. Die nieuwe vooras

zorgt ook voor een 40 cm kortere draaicirkel dan voorheen. Hij bedraagt nu acht meter. De trekkers zijn dit najaar volop leverbaar. Wie op een koopje uit is, komt bedrogen uit. De 5450 waar we mee reden staat voor een fikse 67.000 euro in de prijslijst.

Meer foto's van de MF5450 Dyna4 zijn op de website van LandbouwMechanisatie te vinden.

Internet > www.landbouwmechanisatie.nl

Massey Ferguson 5450 Dyna4 in detail



▲ De trekker is uit te rusten met een Visio-cabine. Het dakraam vergroot het zicht op een voorlader en is open te schuiven.



▲ De hydraulische ventielen zijn mechanisch, de hef elektronisch. Schakelen met de Dyna4 transmissie is een genot.



▲ Met knoppen op het spatbord kun je de elektronische hef bedienen. Er is ook een knop waarmee je de aftakas uitschakelt.



▲ De cabine is optioneel mechanisch geveerd op twee punten. De achteras is minder zwaar dan op andere modellen uit de 5400-serie.



▲ De dubbel werkende hydraulische ventielen zijn in de cabine met een kleur gecodeerd. Achterop de trekker niet. Een gemiste kans.



▲ De cabine van de MF5450 Dyna4 is ruim. Een bijrijder kan ruim zitten op het overigens niet geveerde en niet beklede stoeltje.