

Compact, allround en degelijk John Deere 5100R

De 5R van John Deere is een compacte, vriendelijke en chic ogende trekker met een goede cabine. De 5100R die wij testten staat te boek voor een nominaal vermogen van 74 kW (100 pk) en een maximum van 79 kW (108 pk). De viercilinder presteert opvallend goed, maar lust ook wel een slok.





▲ Accu en luchtfilter zitten goed bereikbaar voorin de neus. De verschillende koelers zijn makkelijk te reinigen. De motorkap gaat als één geheel open (op de kleine zijpaneeltjes na). De motor presteert en drinkt goed.



▲ De dieseltank heeft standaard een inhoud van 114 liter, maar hij is als optie ook verkrijgbaar met 130 of 150 liter. De treden lossen goed, geven goed grip, maar zijn niet al te groot. De onderste zit vrij hoog.

John Deere's 5R-serie bestaat uit drie modellen met een nominaal vermogen van 59 kW (80 pk) tot 74 kW (100 pk). De trekkers hebben alle drie de 4,5 liter PowerTech E viercilinder diesel met het, zoals John Deere dat noemt, High Performance CommonRail injectiesysteem (HPCR). Bij de transmissie is er keuze uit de PowrQuad Plus of de AutoQuad Plus: laatstgenoemde (die wij hadden) kan deels zelfdenkend schakelen. Beide varianten zijn 16+16 en bestaan uit een viertraps powershift in combinatie met vier groepen en een voor-/achteruit. 16 extra keuzes in het kruipgebied is een optie.

Motorkwesties

John Deere geeft voor de 5100R als maximum via de aftakas 64 kW (87 pk) op. Wij kwamen met de meting van Dijkstra Technical Support aan 65,5 kW bij 2.000 toeren. De conclusie die

voor de hand ligt is dan dat de trekker goed is ingelopen. Het nominale toerental, daar waar de brandstoftoevoer wordt gereduceerd, noteerden we bij 2.350. De motor levert dan via de aftakas nog 55,7 kW. Over een traject van 350 toeren gaat het vermogen dus 9,8 kW omhoog. Pas bij 1.600 toeren zakt het weer onder die 55,7 kW. Dat komt neer op een ruim traject aan constant vermogen, waardoor je niet gauw het gevoel hebt dat de motor het af laat weten. Daarvoor staat ook de hoge koppelstijging garant. Opvallend in positieve zin is verder dat het koppel over een groot traject, grofweg van 1.350 tot 1.750 toeren, nagenoeg constant is. Deze viercilinder is qua vechtlust al met al een krachtbron om u tegen te zeggen. Een dissonant in dat plaatje is het verbruik. Bij het maximumvermogen via de aftakas kwamen we op 290 g/kWh. Dat is 8 procent boven het gemiddelde van de 21 trekkers die we tot nu

toe testten. Ook het verbruik bij maximumkoppel en bij nominaal vermogen was ruim bovengemiddeld. De 4045 HL 284, zoals de motor heet, laat hier steken vallen. Dat kan incidenteel zijn, maar het feit dat deze 4,5 liter viercilinder relatief veel inhoud gebruikt om 1 kW te genereren heeft ook invloed. Bij de grootte van de dieseltank is er keuze uit standaard 114 liter of de opties 130 en 150 liter. Met een maximumverbruik van 22,9 l/h (als de motor tot het gaatje gaat) lijkt de tank van 150 liter het beste uitgangspunt voor lange, zware dagen.

Aftakas en 'drive-line'

De aftakas heeft standaard 540, 540 E en 1.000. Dat is plezierig in deze klasse. Ook in de rechter-B-stijl, met voor elk toerental een eigen lampje, heeft John Deere het goed voor elkaar. Het actuele toerental is via het centrale display digitaal oproepbaar (de aanduiding

Motor & brandstofverbruik

De viercilindermotor van eigen makelij is een levendige krachtbron en presteert over de hele linie goed; vooral het percentage koppelstijging is opvallend hoog. Met z'n verbruik scoort de PowerTech echter ook vrij hoog. De peilstok van de motorolie is wat lastig bereikbaar.



Transmissie & aftakas

Vier groepen (die enigszins stug schakelen) in combinatie met een viertraps powershift en een belast schakelbare voor-/achteruit resulteren in een 16+16. Er zijn zeven keuzes van 4 tot 12 km/h; de onbelaste top ligt bij 43 km/h. De aftakas heeft drie toerentalen: 540, 540 E en 1.000.



Hefinrichting & hydrauliek

De hef is bovenin voldoende krachtig; onderin mag de kracht wel wat meer zijn. De bediening is plezierig en ook vanaf het spatbord te doen. De rechter van de twee hefstangen heeft snelverstelling. Standaard zijn er twee mechanisch bediende dubbelwerkende ventielen.



Technische gegevens en meetresultaten John Deere 5100R

Meetgegevens LandbouwMechanisatie

Nominaal aftakasvermogen	55,7 kW bij 2.350 omw./min.
• met specifiek verbruik	334 gr/kWh
Maximumaftakasvermogen	65,5 kW bij 2.000 omw./min.
• met specifiek verbruik	290 gr/kWh
Maximumdraaimoment	345 Nm bij 1.500 omw./min.
• met specifiek verbruik	276 g/kWh
Constant vermogen traject	34%
Specifiek vermogen	69 cm³/kW
Koppelstijging (bij toerendaling)	52% (36%)

Olieopbrengst hydrauliek	57 l/min via één ventiel
Maximumdruk	203 bar
Maximumhefkracht	4.055 daN
Draaicirkel	2wd/4wd 9,95 m/10,70 m

Geluidsniveau	stationair 63 dB(A) volgas 72 dB(A)
Afmetingen trekker	hoogte 261 cm breedte 225 cm lengte 400 cm

Wielbasis	2.100 mm
Bodemvrijheid	43 cm
Gewicht	4.000 kg
Gewichtsverdeling v/a	2.540/1.460 kg
Banden	vóór 380/70R24 achter 480/70R34

Technische gegevens opgave fabrikant

Motormerk en type	John Deere 4045 HL 284
Cilinders en inhoud	vier, 4.530 cm³
Nominaal vermogen*	74 kW (100 pk) bij 2.300 omw./min.
Maximumvermogen*	79 kW (108 pk) bij 2.000 omw./min.

* Norm 97/68/EG

Maximumdraaimoment	416 Nm bij 1.600 omw./min.
Inhoud dieseltank	114 l

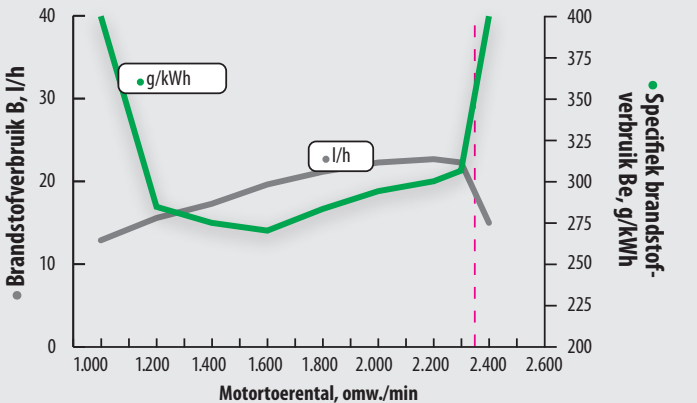
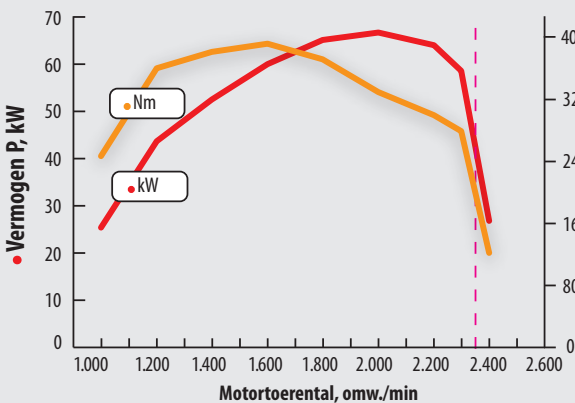
Transmissie	16+16, 4 groepen en 4-traps powershift meervoudig nat
Koppeling	meervoudig nat
Remmen	zes spiebanen, 34,9 mm
Aftakas	540, 540 E, 1.000

Oliepomp	tandwielpomp
Opbrengst en druk	57 l/min. met 203 bar
Aantal ventielen standaard	2 DW
Maximumhefkracht	4.055 daN

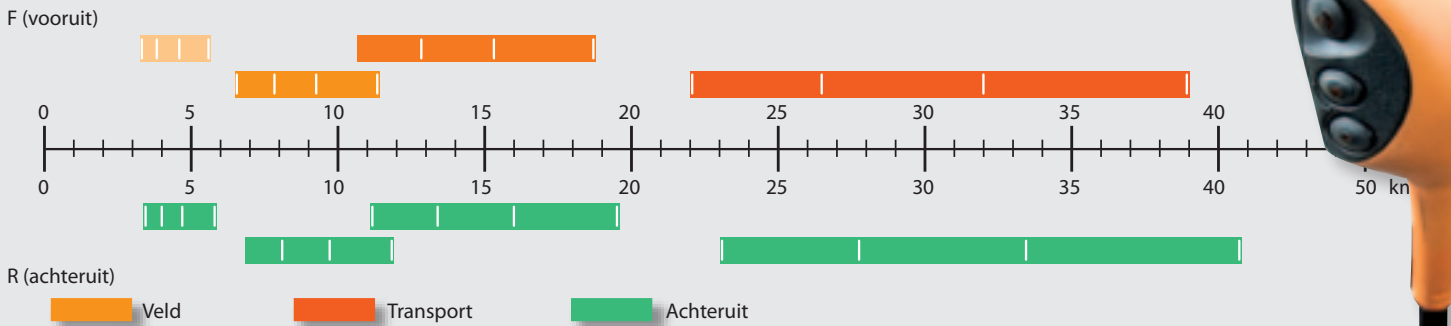
Achterbrug- en hydrauliekolie	55 l (verversings-termijn 1.500 uren)
Vooras totaal	6 l
Motorolie	13 l (verversings-termijn 500 uren)

Brutoprijs excl. btw	standaard € 57.098
	getest € 63.461

Onderdelenprijzen excl. btw	
• tankdop	€ 28,89
• rechter buitenspiegel (glas)	€ 19,99
• voorspatbord (rubber)	€ 68,04
• achterlichtunit	€ 64,80
• koplampunit	€ 82,08
• achterruit (alleen glas)	€ 172,80
• linkerportier (compleet)	€ 216,00



Snelheidsopbouw transmissie John Deere 5100R op 480/70R34 bij 2.200 omw./min.



van de rijsnelheid verdwijnt dan). Het kiezen van die drie toerentallen mag wel wat soepeler. Met de hendel in neutraal is de stomp achteraan de trekker draaibaar, ook als de motor loopt. Dat is plezierig bij het aankoppelen van werktuigen. Het feitelijke in- en uitschakelen van de aftakas via de gele 'tuimelknop' is goed te doen en voldoende beveiligd. Het in- en uitschakelen van de 4wd loopt via een tuimelschakelaar en dat lukt ook onder last. Via het zogenoemde 'head-land management system' (HMS) is die handeling ook te automatiseren. Dat geldt ook voor het differentieelslot. Normaal schakelt dat slot uit bij intrappen van een van de rempedalen. Met de pedalen gekoppeld schakelt de 4wd dan juist in. Dat is vanwege de remmerij en vooral effectief bij transport. De remmen grijpen soepel aan en de vertraging is voldoende. Mocht je de handrem vergeten, dan gaat er bij wegrijden een tweede waarschuwinglampje branden en klinkt er een signaal. Met z'n draaicirkel op 2wd van 9,95 meter over de buitenkant van het voorwiel en 10,7 meter op 4wd stelt de 5100R niet teleur. Hij is heel wendbaar en zo voelt dat ook. Gezien z'n ruime spoorbreedte van 172 cm, de relatief kleine maat voorbanden

en de korte wielbasis van 210 cm, mag je dat ook verwachten. De verstelling van het stuurwiel heeft in beide richtingen een plezierig groot bereik en de benodigde stuurkracht is gering. De voorspatborden zijn vrij gemakkelijk via sleufgaten in breedte en omtrek te verstellen. Voorasvering hadden wij niet; die is voor deze serie ook niet leverbaar.

Handelbaarheid als kenmerk

Transmissie

De 5100R heeft technisch gezien een relatief eenvoudige transmissie: vier groepen en voor elke groep vier versnellingen in de vorm van een viertraps powershift. Samen met de belast schakelbare voor-/achteruit links onder het stuur levert dat een 16+16 op. Van die 16 keuzes liggen er 7 (bijna 8) in het traject van 4 tot 12 km/h; dat is een goede opbouw. Onbelast en volgas (de motor draait dan 2.450 toeren) komt de snelheid ruim boven

40 km/h. De trekker heeft dan wel de neiging in een wat hobbelige cadans te komen. De vier versnellingen (de trappen van de powershift) laten zich via drukknopjes op de pook met de rechterduim makkelijk schakelen. De vier groepen A, B, C en D daarentegen schakelen stug en bij A en C gaat de pook in het begin nogal eens richting parkeerstand. Dat 'inleggen' van die P vraagt een flinke inspanning; de pook zal dus vaak in neutraal blijven. Dat is op zich geen probleem, omdat de trekker wel start, maar je moet dan om de handrem denken. Gebruik je de P, dan kun je die handrem laten voor wat hij is. Met de FR links onder het stuur is het prima werken: hij schakelt soepel en voldoende direct. Achteruit gaat een fractie sneller dan vooruit. In neutraal licht een heldere N op. Doordacht. Bij het schakelen tussen de groepen zoekt de powershift zelf de passende trap op. Dat werkt plezierig, evenals de mogelijkheid om via een drukknop (eveneens met de rechterduim) de koppeling te bedienen: het pedaal bedient namelijk vrij zwaar. Met een draaiknop rechtsachter kun je als chauffeur, met het oog op brandstofbesparing, het maximale toerental traploos instellen tussen 1.100 en 2.450. Desondanks zou een aanslag bij het

handgas wel handig zijn. Een grote wijzer links in het dashboard geeft de motortoeren weer, maar die zijn ook digitaal oproepbaar. Dat is nauwkeuriger dan de wijzer. De optie kruipversnellingen (16 extra keuzes onder 5 km/h) geeft een meerprijs van 1.163 euro.

Niet gewichtig

Het basisneusgewicht van 60 kg dat wij hadden geeft een meerprijs van 228 euro. Met dat gewicht erbij weegt de trekker precies 4.000 kg. Dat is weinig voor 65,5 kW aftakasvermogen en dus een goed uitgangspunt richting bodemverdichting. Verzwaren kan altijd. Dat moet dan bij voorkeur vooraan, want met slechts 37 procent op de vooras is de 5100R, inclusief dat basisfrontgewicht met trekhaak, toch nog enigszins licht in de neus. De trekhaak achter is van het type snelverstel en heeft negen standen; daarvan zijn er door de blokkeringsbout acht effectief. Dat is nog steeds een ruim aantal. Het bereik loopt van 50 tot 95 cm. Bij een werktuig met aftakas kan de haak onderin blijven zitten. De trekpen moet er dan wel uit. Een zwaaiende trekhaak, een kieperknobbel en/of een kogeltrekhaak ontbreken in standaarduitvoering.

Oliekwesties

De maximale hefkracht is volgens het instructieboek 42 kN, oftewel 4.200 daN (4.285 kg). Met de meting bij De Nieuwstad in Lelystad kwamen we aan 4.055 daN. Dat is geen verschil om wakker van te liggen. Dat hoeft sowieso niet, omdat het maximum voor deze klasse voldoende is en de 5100R dat bovenin realiseert. Daar heb je de kracht het meeste nodig. Het verschil met onderin (3.200 daN) is echter wel vrij groot. In die lage regionen steekt deze John Deere wat karig af ten opzichte van de concurrentie. Met de bediening van de hef is de 5100R de concurrentie echter weer de baas. Dat is bij deze Duitse trekker gewoon puik voor



De rechterconsole is overzichtelijk; de kans op bedieningsfouten is gering. Linksvoor de versnellingspook.

elkaar. Enige gewenning vraagt het feit dat bij de snelbediening het heffen wel te stoppen is (door even tegen te drukken), maar het dalen niet. Als je dat stopzet, gaat de hef weer omhoog. Ook het knopje van de mengregeling moet je even weten te vinden. De rechterhefstang kun je zoals gebruikelijk draaien; de lengte van de linker is alleen te veranderen door hem aan de onderzijde los te nemen. Met de stabilisatie is het handig werken; de buis een kwartslag draaien betekent dat je automatisch op de breedte van de volgende categorie overstapt. Wat betreft de hydrauliek is er keuze uit twee groottes van de tandwielpomp; wij hadden de 'zware' versie. Die leverde bij meting via de snelkoppelingen maximaal 57 l/min. Dat is dan bij 2.450 toeren. Bij 2.000 toeren, waar de motor het sterkst is, is de opbrengst 48 liter. Ook dat is voor deze klasse nog steeds goed. Twee dubbelwerkende ventielen zijn standaard en de mechanische bedieningslogica van de beide hendels rechtsvoor is goed. Ze hebben ook een vergrendelbare



Overzichtelijk dashboard met zorg voor details.



Goed bereikbare zekeringen en helder schema.

Gebruikerservaringen Alex Huirne in Angerlo (Gld.): 'Een allround plezierige trekker'

Alex Huirne (47) heeft een gemengd bedrijf van 250 hectare (waarvan 50 hectare gepacht) in het Gelderse Angerlo, bij Doesburg. De akkerbouw-tak met vooral granen staat ten dienste van de rundveehouderij. Het bedrijf heeft twee vaste medewerkers en telt zes John Deere trekkers. Daarvan is de 5100R de jongste. De trekker kwam begin januari op het bedrijf en had half mei 240 uren op de teller. De 5100R verricht alle voorkomende werkzaamheden tot aan het ploegen van zware kleigrond met een drieschaar Rumpstad toe; ook strooit hij kunstmest met een grote getrokken Vicon. Mede voor dat doel heeft de trekker de beschikking over gps in de vorm van de Starfire ITC. Die is ook op twee van de andere trekkers te plaatsen. Voor het zaaïen van de maïs met een zesrijige precisemachine bleek de voorkant van de 5100R te licht, ook met tien gewichten à 40 kg. De trekker is geleverd door dealer Van Westrenen en staat op de standaardbanden van Michelin in de maat 420/65R24 op de vooras en 540/65R34 op de achteras. Extra's die Alex Huirne op



Alex Huirne waardeert samen met zoon Hidde de 5100R vooral vanwege z'n allround inzetbaarheid: de trekker is compact, wendbaar, licht en voldoende sterk. Het aandeel gewicht op de vooras mag wel wat hoger.

zijn 5100R heeft ten opzichte van standaard zijn onder andere een zware vaste ondertrekhaak, een kieperknobbel, een extra dubbelwerkend ventiel en load-sensing. Ook de rijderszit is als extra aanwezig; daar valt volgens Alex goed te zitten en de constructie is voldoende stevig. Alex z'n 11-jarige

zoon Hidde (die net als z'n 12-jarige broer Jesse geregeld werk verzet met de 5100R) vindt de John Deere vooral plezierig omdat de trekker, als je bijvoorbeeld even met je mobieltje bezig bent, toch kaarsrecht blijft rijden. Ook het zicht vindt Hidde ten opzichte van de andere John Deeres erg goed. Z'n vader Alex noemt als 'spontaan pluspunt' van de trekker vooral de cabine. Die is stil en comfortabel en biedt ten opzichte van de bescheiden afmetingen van de trekker redelijk wat ruimte. Het enige minpunt was de stoel die net niet ver genoeg naar achteren kon. Dat is met een verlenging van de rails verholpen. Het algeheel goede gevoel dat Alex en z'n medewerkers Edwin en Erik bij de 5100R hebben is vooral het gevolg van relatief veel vermogen in

een relatief lichte trekker. Hij is mede door zijn sterke hef voor veel taken inzetbaar. Het geringe gewicht is vooral een voordeel in combinatie met de getrokken kunstmeststrooiër; je kunt dan vroeg in het voorjaar het land op of de weide in.

Onderhoud & kosten

De 5100R is scherper geprijsd dan dat je van een John Deere verwacht. De geringe afschrijving drukt de jaarkosten. Ook de kosten van het periodieke onderhoud vallen alleszins mee. De enige dissonant zijn de brandstofkosten, omdat de viercilindermotor vrij veel verbruikt.



Cabine & comfort

Op de cabine valt weinig aan te merken; het comfort staat op een vrij hoog niveau en er zijn redelijk wat opbergmogelijkheden. Voor lange bestuurders kan de stoel net niet ver genoeg naar achteren. Chauffeurs met een fors postuur zullen de portieropening als krap ervaren.





▲ Bedieningsknoppen voor drie aftakassnelheden.



▲ Motoroliepeil en vuldop achter apart kapje.



▲ Twee DW-stuurventielen zijn standaard.

‘floatpositie’. De doorstroming is eventueel buiten de cabine te regelen. De vier snelkoppelingen zijn met soepele dopjes beschermd tegen vervuiling. De codering is niet echt logisch. Bij een normale vulling van de achterbrug is er rijdend 10 liter te onttrekken. Gevuld tot aan het bovenste streepje van de peilstok mag dat 15 liter zijn. Dan is er ook nog 10 liter extra toe te voegen.

Onderhoud

De achterbrug heeft bij normale vulling een inhoud van 55 liter. Die hoeveelheid, ook voor transmissie en hydrauliek, is eenmaal per 1.500 uur (of eenmaal per twee jaar) aan verversing toe. Dat is plezierig lang. Voor de 13 liter van de motor staat de, ondertussen normale, termijn van 500 uur. De termijn voor het verversen van de koelvloeistof is lang; dat geldt zeker als er ‘Cool Guard II’ in het systeem zit. Dan is het 3.000 uur. Het niveau is via het expansietankje makkelijk te controleren. Daarvoor moet dan uiteraard de motorkap open. Gelukkig is die in principe eendelig. Er zit nog wel een klein kapje over de vuldop en de peilstok van de motorolie. Dat is op zich een goed idee, maar het buisje voor de peilstok steekt de verkeerde kant uit. Daardoor moet de kap als geheel toch weer open. De olie in de achterbrug levert zowel wat betreft niveaucontrole, (bij)vullen en/of aftappen geen problemen op. De oliekoelers voorin de neus zijn goed te reinigen. Dankzij het doordachte gaaspaneel dat er voor zit, worden ze ook maar weinig vuil. Het luchtfilter zit op een goed toegankelijke plek, maar het filter uit het huis krijgen, was bij ons een probleem. Ook het reinigen van de cabinefilters vergt behendigheid. Een stabiele keukentrap is aan te bevelen. Die heb je voor de zekeringen linksachter in de cabine bepaald niet nodig: ze zijn daar prima toegankelijk en voorzien van een helder schema. Het trefwoord ‘logica’ is in grote lijnen ook van toepassing op het instructieboek. Typisch Amerikaans is het feit dat de hydrauliek geen eigen hoofdstuk heeft, maar via de afkorting SVC (selective control valve) te vinden is onder ‘extra uitrusting’. Niet zo enthousiast zijn we over de gereedschapskist aan de rechterkant dichtbij de uitlaat en over een onafgeschermd stukje cardanas. Verder maakt de trekker als geheel een solide en goed afgewerkte indruk.

Cabine

De onderste trede zit op 53 cm; voor een relatief kleine trekker is dat is vrij hoog. De afmetingen van de treden daarentegen passen wel bij het formaat van de trekker. De in-

en uitstap zijn in grote lijnen goed te doen, maar de afmetingen van de portieropening houden niet echt over. Fors bemeten bestuurders lopen tegen grenzen aan. Ook heb je bij de uitstap (als je die zoals gebruikelijk voorwaarts doet) met de rechterhand wat hinder van het knipperlicht. De ruimte in de cabine doet qua hoogte en breedte niet onder voor de concurrentie. In de lengte is dat wel het geval. Dat heeft tot gevolg dat de stoel voor bestuurders met een lengte van 1,85 meter of meer niet ver genoeg naar achteren kan. Zo’n ietwat langere bestuurder zit met het hoofd ook precies tussen de beide B-stijlen. Dat geeft dan zijwaarts een kleine dode hoek in het blikveld. Voor minder lange bestuurders is het oké. Het zicht naar voren is bovengemiddeld goed, met name in de hoogte. De voorruit loopt namelijk tot ver in de dakrand door. Dat is handig bij een voorlader. Een dakruit mis je dus ook niet. Ook het zicht schuin naar beneden en naar achteren is goed. Op hef en trekhaken kan het beter. De chauffeursstoel is pneumatisch geveerd en biedt voldoende rijcomfort. Bij de zitvlak-

Cabinevering is niet voorhanden

verwarming ontbrak bij onze versie het knopje om die voorziening uit te schakelen. Op niet-winterse dagen is zo’n voorziening na een tijdje niet meer comfortabel. De controlelampjes voor de richtingaanwijzer zijn goed zichtbaar en het geluidssignaal is goed hoorbaar. Dat compenseert ruimschoots het feit dat de hendel niet uit zichzelf terugkomt in de neutraalstand. Onder het hendeltje van de ruitenwisser zit (dat moet je weten) een soort lipje waarmee je op het kleine centrale display kunt kiezen tussen de digitale aanduiding van de motortoeren, de aftakstoeren of de snelheid. Niet altijd handig is het feit dat de rijverlichting aan moet om de werkverlichting te kunnen activeren. Daarvan werken op stand 1 de buitenste; op stand 2 komen de binnenste erbij. Naast de standaard 7-polige aansluiting voor de verlichting van kiepers, zijn er ook de kleine 7-polige en de 3-polige voor het contact met werktuigen. Daarnaast is er nog de sigarettenaansteker. Het gehalte aan gebruikers-elektronica is op de 5R bescheiden; het beperkt zich tot een stukje zelfdenken van de viertraps powershift.



▲ De hef is vanaf beide spatborden te bedienen en bovenin bovengemiddeld krachtig. De stabilisatie voldoet goed; van de hefstangen heeft alleen de rechter ‘snelverstelling’. De snelverstelwagentrekhaak heeft negen hoogteposities. De ophanging van de topstang is ‘Amerikaans goed’ beveiligd.

Geluidskwesties

Stationair met ramen en portieren gesloten bedraagt de geluidsdruk in de cabine 63 dB(A); volgas is dat 73 dB(A). Beide waarden schommelen rond het gemiddelde van alle geteste trekkers tot nu toe. Voor een relatief lichte trekker scoort de 5100R echter vrij goed, zeker omdat de geluidsdruk in het traject tussen maximumkoppel en maximumvermogen gunstig afsteekt ten opzichte van de concurrentie. Daarbij geldt dan wel de beperking dat de achterrait dicht moet blijven. Als die open is komen er onevenredig veel decibellen binnen. Dat zegt dan meteen iets over de (goede) kwaliteit van de cabine. Vering onder de cabine ontbreekt, evenals een bijrijdersstoel. Die laatste is als optie leverbaar en kost dan (met gordel) 314 euro. Ook een binnenspiegel ontbreekt. De buitenspiegels zijn vrij klein, maar bieden desondanks een goed zicht naar achteren en zijn kwalitatief goed. Dat laatste geldt eveneens voor het hang- en sluitwerk, ook van de zijruitjes. De achterrait heeft als handicap dat je hem alleen met rechts dicht kunt trekken. De rand van de geopende ruit zit 18 cm binnen het hart van de vanghaken als de trekstangen horizontaal staan. Dat is net voldoende. De capaciteit van de verwarming is goed, met dien verstande dat alle uitstroomopeningen bovenin zitten; koude voeten houdt je dus een poosje.

De capaciteit van de airco kan beter; het duurt een poosje voordat de voorruit is onwasemd. De ruitenwisser is weinig effectief. De kwaliteit van de bekleding is goed; de kleur is voldoende licht en de uitstraling vrij zakelijk. De vloer is makkelijk te reinigen. Voor het opbergen van allerlei ‘spullen’ is er voldoende ruimte; een niet te grote tas of koelbox past goed linksachter. Een kledinghaakje en een koelvak ontbreken.

In ’t kort

Met een lengte van 400 cm en een breedte van 225 cm is de 5100R een ‘handzame’ trekker. De kleine draaicirkel versterkt dat effect. De geringe cabinehoogte van 260 cm doet dat ook; de uitlaat steekt daar nog precies 1 cm bovenuit. Met zijn gewicht van 61 kg per kW aftakasvermogen biedt de 5100R goede uitgangspunten voor verzorgings- en verplegingswerk. Hij is echter ook goed allround in te zetten, met die beperking dat hij wat licht is in de neus. De vanafprijs van 57.098 euro is sterk concurrerend; in de versie zoals getest is de prijs gemiddeld. Het vrij hoge verbruik vormt het enige echte nadeel van deze sympathieke Duitser. **LM**

Kosten per draaiuur

Kosten per draaiuur over een periode van 8 jaar bij gemiddeld 500 draaiuren per jaar

Bruto-aanschafwaarde excl. btw	€ 63.461
Restwaarde na 8 jaar 40%	€ 25.384
Afschrijving totaal	€ 38.077
Afschrijving per jaar	€ 4.760
Afschrijving per draaiuur	€ 9,52

Renteverlies: 5% van gem. geïnvesteerd vermogen (63.461+25.384) : 2 = € 2.221 per jaar	
Per draaiuur	€ 4,44

Verbruik per uur: 60% van het gemiddelde van maximumvermogen en maximumkoppel (22,5+17,6) : 2 = x 60% x € 1,00	
Per draaiuur	€ 12,03

Stalling & verzekering: 2% van nieuwwaarde	
Per draaiuur	€ 2,54

Reparaties: 2.5% van nieuwwaarde	
Per draaiuur	€ 3,17

Periodieke onderhoudskosten: filters, olie, koelvloeistof e.d.	
Per draaiuur	€ 0,53 +

Totale kosten per draaiuur	€ 32,23
-----------------------------------	----------------

Voor en tegen

Plus

- + goed presterende motor
- + compact en wendbaar
- + drie snelheden op de aftakas
- + plezierige cabine
- + lage onderhoudskosten
- + goede en degelijke afwerking

Min

- brandstofverbruik ruim bovengemiddeld
- standaarddieseltank aan krappe kant
- aandeel gewicht op vooras bescheiden
- cabine ‘krap’ voor fors bemeten bestuurders