

Fendt 200 smalspoortrekkers nu ook traploos



Zijn de grote Fendt landbouwtrekkers al jaren bekend als een Vario, nu krijgt ook de kleinste 200-serie zo'n comfortabele traploze transmissie. Gemakkelijk naar elke snelheid, snel, Agco Sisu watergekoelde driebcilinder, vlakke vloer en de dieseltank in de neus zijn de opvallende kenmerken.

Het hangt al een tijd in de lucht, de Fendt 200 smalspoortrekker met Vario transmissie. Eind februari is hij er dan. Dan is de officiële lancering aan het grote publiek op de Sima in Parijs. De eindgebruiker moet er echter nog even op wachten, want in september gaat deze smalspoortrekker met traploze transmissie pas in productie. De eerste modellen zijn handgemaakt. En dit is een hele kunst. Want hoe krijg je alle ingenieuze technieken van de grote landbouwbroers onder de motorkap van een smalspoortrekker? Bij de Zuid-Duitse fabrikant kregen we met importeurs De Vor en Abemec de ins en outs te horen.

Sisu motor
De trekker is er net zoals zijn voorganger in vier versies. De smalste V voor de fruitteelt (vanaf 107 cm), de iets bredere F (vanaf 132 cm) voor bijvoorbeeld waterschappen en de nog iets bredere P (vanaf 168 cm breed). Later volgt ook de compacte S-versie die voor gemeenten en boeren geschikt is. Wat meteen opvalt aan de nieuwe 200 Vario is de stoere, hoge motorkap. Onder de motorkap is geen ruimte onbenut. Speciaal is bijvoorbeeld de neus die omgetoverd is tot een

76 liter grote dieseltank. De grote koeling van de motor om aan de Stage 3a emissienormen te voldoen, zit aan beide zijanten. Opvallend is dat er nu een Agco Sisu Power driebcilinder watergekoelde dieselmotor in ligt in plaats van een luchtgekoelde viercilinder Deutz. De 3,3 liter Sisu is speciaal ontworpen met onder andere een korte bouw. Hij levert een vermogen van maximaal 51 tot 81 kW (70 tot 110 pk). Dit levert vijf typen op van Fendt 207 tot 211 V/F/P. Door common rail inspuitechniek en het AGRex uitlaatgasretoursysteem moet de trekker zo'n 10 procent zuiniger zijn dan zijn dorstige voorganger.

Vario
Op de zijkant pronken de sierlijke rode letters Vario achter de typeaanduiding. De trekker is dan ook uitgerust met een continue variabele transmissie. Het rijden lijkt op dat van een hydrostatische trekker. Geen versnellingspoken, gewoon gasgeven en de trekker rijdt. De traploze hydromechanische Vario transmissie is echter zuiniger en nauwkeuriger in te stellen. Je kunt er superlangzaam van 20 meter per uur tot maximaal 40 km/h bij 1.750 motortoeren mee rijden. De Vario bedienen je met een joystick

op de rechterzijconsole. Door een knopje aan de achterkant ingedrukt te houden en de joystick naar voren te duwen, neemt de snelheid toe. Ga je hard genoeg, dan laat je hem los. Wil je weer wat harder, dan tik je hem even naar voren. Wil je langzamer, dan trek je de joystick naar achteren. Staat de trekker stil en duw je de stick met inknippen van de knop naar achteren, dan rij je achteruit. Snel wisselen van vooruit naar achteruit kan door de joystick even naar links te duwen, een omkeer. Duw je hem naar rechts, dan schakelt de cruisecontrol in (Tempomat). Met knoppen op de joystick is nog het motortoerental en cruisecontrol vast te zetten. Hoe agressief je joystick wilt laten reageren, is met een schakelaar aan de zijkant van de joystick in te stellen. Voor uitgebreidere functies is er optioneel de multifunctionele joystick uit de Fendt 900 serie te krijgen. Hiermee kun je bijvoorbeeld vier dubbelwerkende ventielen, de hef, aftakas en vooringestelde functies bedienen.

Rijden
Het rijden met een joystick is ongewoon, maar is zo onder de knie. Door de vloeistofkoppelingsfunctie remt de trekker af als je

Fendt 200 Vario	
Motor	Agco Sisu Power, driebcilinder watergekoeld
Max vermogen	51 tot 81 kW (70 tot 110 pk)
Tankinhoud	76 l
Rijsnelheid	0,02 tot 40 km/h
Aftakas	540, 540E, 1.000
Hydrauliek	35+41 l/min
Min breedte	107 cm
Gewicht met cabine	2.780 tot 3.080 kg



Met de standaardjoystick bedien je de Vario. Versnellen en langzamer rijden is een kwestie van vooruit of achteruit duwen.



De cabine heeft nu een vlakke vloer. Met de witte gaspedaal kun je ook rijden zonder de joystick te gebruiken.

de joystick naar achteren duwt en pakt bij gasgeven soepel weer op. Je kunt echter ook rijden zonder joystick. Er zijn namelijk ook een gaspedaal, koppelingspedaal en een omkeerhendel linksonder het stuur. Druk je daarbij op de knop TMS (trekker management systeem) op het dashboard, dan rij je ook nog het zuinigst. Bij TMS regelt de trekker zelf namelijk de optimale versnelling en toerental. Dit scheelt bijna 10 procent aan brandstofverbruik, weet de fabrikant. Rijden met joystick en gaspedaal kun je door elkaar gebruiken. De Vario is trouwens ook snel. Was je met de schakelbak in de vorige serie in 19 seconden op topsnelheid, met de Vario is dit al in 7,2 seconden.

Cabine

In de cabine met geïntegreerde klimaatregeling is het goed toeven. Verschil met de vorige series is dat de vloer nu wel helemaal vlak is, wat meer ruimte geeft. Dit is niet verkregen door de cabine hoger te bouwen, maar door de compacte bouwwijze van de transmissie en verplaatsen van de dieseltank naar voren. De hoogte van de cabine is het-

zelfde gebleven. Het geluid in de cabine lijkt stil. Hij moet met 75 d(B(A) dan ook 4 dB(A) stiller zijn dan de vorige serie. Mede door de voorasvering is het comfortabel rijden. Op het dashboard zijn de instellingen duidelijk af te lezen. Via gekleurde druktoetsen kun je bijvoorbeeld TMS, voorasvering of de automatische vierwielinschakeling inschakelen. De bedieningsfuncties op de rechterconsole zijn ook duidelijk aangegeven. Zo heeft de hydrauliek, maximaal zes dubbelwerkende ventielen aan de achter- en zijkant, een eigen kleur. Twee zijn te bedienen via een blauw bolletje, kruishendel, en twee via de joystick. In de rechterarmleuning kun je de doorstroomregeling per ventiel instellen. Voor de externe hydrauliek zijn er twee pompen, 35 en 41 l/min, die je ook kunt koppelen. Optioneel is load sensing waarbij de opbrengst 35 + 71 l/min is. De hefinrichting is hetzelfde gebleven. Bij de hydraulische uitvoering kun je de hefarmen vanuit de cabine onafhankelijk, traploos verstellen en vastzetten. Bij de mechanische is dit gewoon met een spindel. De frontheef is opklapbaar.

Prijs

Fendt maakte in 2008 totaal 15.428 trekkers, hiervan zijn er 1.240 een smalspoor. Tot april 2009 maakt Fendt nog achthonderd oude versies van de 200-serie, in mei start een voorserie van vijftien Vario's en vanaf september moeten er dit jaar nog zo'n zeshonderd nieuwe 200 Vario's uit de fabriek in Marktverdorf rollen. Voor 2010 is van deze serie een productie gepland van 2.500 stuks. In Nederland vinden per jaar zo'n zeventig Fendt 200 smalspoortrekkers hun weg. Hoewel een prijs nog onbekend is, zijn de eerste nieuwe exemplaren in Nederland al verkocht. De meerprijs zou zo'n 5 tot 15 procent zijn.

Bij de smalspoortrekkers heeft Fendt naar eigen zeggen een marktaandeel van 34 procent in Europa, totale markt is zo'n 14.000 stuks. Totaal wil de fabrikant dit jaar 17.000 Fendt trekkers bouwen, allemaal Vario's. Eind 2009 moet de mijlpaal van 100.000 Vario's bij eindgebruikers bereikt worden. ■

Fendt 200 Vario in detail



De neus is omgetoverd tot dieseltank, de koelers zitten aan beide zijkanten.



Maximaal zijn er zes dubbelwerkende ventielen aan zowel de achter- als zijkant.



Optioneel is deze multifunctionele joystick waarmee je naast de transmissie ook vier dubbelwerkende ventielen, de hef, aftakas en vooringestelde functies kunt bedienen.