



Speciale serie van Massey Ferguson

Europese en wereldtrekkers

Bietenzaaien bij Jimmink Kolhorn met de kersverse New Holland T6.160-trekker met Auto Command-transmissie. We reden even mee en ontdekten dat de nieuwe telg naadloos aansluit bij de T7 Auto Command-serie. Het gesprek ging over de kwaliteit van de trekker en over de nieuwe manier van bietenzaaien met de Kverneland Monopill met dubbele snijschijven.

Sinds 2008 beweegt Massey Ferguson zich ook op de markt van de trekkers van 221 kW (300 pk) en meer. In Nederland met redelijk succes, vindt productmanager Christiaan van Lonkhuyzen. In deze kleine markt slaagde het merk er toch in ruim 25 stuks te verkopen, met tevreden gebruikers als resultaat. Inmiddels is de productie van de 8600-serie gestopt en wordt deze opgevolgd door de 8700-serie. De stap naar de 7-serie zal de komende jaren in alle klassen worden gezet. De '7' in de benaming staat dan voor de Stage IV-motoren.

Andere joystick

Als eerste is dus de grote serie aan de beurt. Het concept was vorig jaar al te zien op de Agritechnica, maar nu kon er tijdens het Vision of the Future-evenement van het merk in Beauvais ook mee worden gereden. In de cabine is veel hetzelfde gebleven, maar zijn er ook een aantal belangrijke aanpassingen gedaan. Zo is er nu een uitvoering met de nieuwe joystick, die ook al op bijvoorbeeld de 7600 is te vinden. Deze multihandel heeft een aantal handige knopjes om snel tussen verschillende functies te kunnen switchen, bijvoorbeeld tussen rijden op rijpedaal of joystick. Ook kunnen de knopjes worden gebruikt voor de omkeerinrichting of het instellen van de cruise control of het kopakkermanagement.

Verdere veranderingen in de cabine zijn het vernieuwde dashboard met het grotere scherm, dat veel beter leesbaar is. Dat blijkt ook bij een testritje over het uitgezette parcours. Niet alleen is het scherm goed leesbaar, het geeft ook direct zicht op de belangrijkste instellingen. Met een druk op de knop kun je ook andere instellingen zien, maar het handige is dat het scherm daarna telkens automatisch teruggaat naar het ingestelde voorkeurscherm. Voor het overige zijn de aanpassingen ten opzichte van de vorige serie beperkt.

Grotere pomp

Onderhuids zijn er natuurlijk wel de nodige aanpassingen, met als belangrijkste natuurlijk de nieuwe Agco Power-8,4-liter-zescilindermotor die voldoet aan de Stage IV-norm. Natuurlijk gebruikt die daarvoor AdBlue, maar ook uitlaatgasrecirculatie om een zo efficiënt mogelijk brandstofverbruik te krijgen. Achter de motor ligt de Dyna-VT-bak, de bekende, van Fendt afkomstige traploze transmissie. Een belangrijke aanpassing is de vergroting van de hydraulische pomp om meer vermogen beschikbaar te krijgen. Dit wordt gecombineerd met grotere leidingen en een grotere oliekoeler om de olie op de juiste temperatuur te houden.

Wat verder opvalt aan deze 8700 is de compacte uitvoering

als je hem vergelijkt met Amerikaanse broeders, zoals van John Deere of New Holland. Daar zit volgens MF ook het verschil met de in Europa gebouwde trekkers van boven de 294 kW (400 pk) van bijvoorbeeld Fendt, MF en Valtra. Waar de Amerikanen meer zijn gebouwd voor het veldwerk zijn deze ook geschikt voor het transportwerk dankzij die compacte uitvoering. Juist dat maakt ze Europees.

Wereldtrekker

Van een heel andere orde is de gloednieuwe 4700-serie van MF. Deze is ontwikkeld om overal in de wereld gemakkelijk aan de wensen van de klant te kunnen voldoen. Hoewel de trekker in eerste instantie vooral is bedoeld voor landen waar techniek nog niet zo'n grote rol speelt, heeft Agco er bewust voor gekozen een geheel nieuwe trekker te ontwikkelen, vertelt Rob Smith. "Je kunt wel zoals andere merken doen, het ontwerp van een oud model naar China of India brengen en dat gaan bouwen, maar dan werk je toch met oude techniek. Vaak zijn het ook modellen die al verschillende updates hebben ondergaan en daardoor niet meer logisch in elkaar zitten. Daarom zijn we helemaal opnieuw begonnen en hebben we het ontwerp zo gemaakt, dat we voor elk continent een uitvoering kunnen maken die past bij de eisen van de markt. Dat aanpassen aan deze tijd blijkt bijvoorbeeld uit de plaatsing van de aftakas en de ruimte daar omheen. In veel oude modellen zie je dat er onvoldoende ruimte is voor de moderne aftakaskoppelingen. Dat hebben wij opgelost door helemaal opnieuw te beginnen, zodat je er altijd alles achter kunt koppelen."

De basis van deze trekker wordt gevormd door een zesversnellingsbak met twee groepen en een omkeerschakeling. Voor sommige markten, zoals Afrika, is deze zelfs niet gesynchroniseerd, zoals bleek tijdens een proefrit op het evenement in Beauvais. Voor de meeste markten zal er echter een gesynchroniseerde bak komen, die geheel is ontwikkeld bij Gima, de transmissiefabriek van MF. Elementen daaruit zijn zeer herkenbaar als onderdelen van de huidige (Dyna-6-) powershift-transmissies, zo liet Van Lonkhuyzen zien in een opengewerkt model. "Dat toont aan dat je ondanks de eenvoudige uitvoering toch de modernste techniek gebruikt."

Geen emissie-eisen

Vergelijkbaar is dit bij de motoren. Afhankelijk van het continent waar de trekker heen gaat, voldoet deze aan bepaalde emissie-eisen, dus geen eisen in Afrika en Stage II in landen als China en India. Daar zal ook een Perkins-motor onder de kap liggen. Uiteraard zal de uitvoering die later in Europa op de markt komt een Stage IIIb-driecilindermotor krijgen uit de Agco Power-stal.

Net als de transmissie en de motor is ook de rest van de trekker modulair: wel of geen cabine, alleen een rolbeugel of ook een zonnedak, wel of geen plateau enzovoort. Wel is hij waar mogelijk wel telkens uitgerust met moderne techniek, dus gewoon een elektronisch display voor een aantal functies en een aftakas die elektronisch wordt in- en uitgeschakeld.



Een prettig extra schermpje op het dashboard laat de belangrijkste instellingen zien.



Het nieuwe bedieningscentrum met links de joystick die ook op andere modellen al te vinden is.



De nieuwe 4000-serie geeft als je hem rijdt vooral een gevoel van ouderwets trekkerrijden, maar wel met nieuwe elementen, zoals een elektronisch inschakelbare aftakas.

De trekker is geheel ontworpen in Beauvais en de bouw zal plaatsvinden in een nieuwe fabriek in China en later in India. MF heeft hier hoge verwachtingen van, want de klasse van 44 tot 88 kW (60 tot 120 pk) waarin de modellen zich bevinden, vertegenwoordigt de helft van de wereldtrekkermarkt. Dat maakt de stap minder gewaagd dan het lijkt, want niet eerder is een model speciaal voor China, India of Afrika ontwikkeld. Dat is nog opvallender als je hoort dat hierin meer dan 300 miljoen euro is geïnvesteerd. Het resultaat is echter een echte wereldtrekker, die interessant is voor een miljoengroep van klanten.

TEKST EN FOTO'S: Toon van der Stok