



Voordelige keuze Massey Ferguson 5700

Met de Global-serie heeft Massey Ferguson een moderne, maar eenvoudige trekker in huis die prima past op het melkveebedrijf. Mechan Groep verwacht er in Nederland 50 stuks per jaar te verkopen.

Tekst en foto's: Albert van der Horst

Trekkers zijn in de loop der jaren steeds luxueuzer, complexer en technischer geworden. Mooi, maar zonder uitvoerige instructie valt het niet voor iedere zaterdaghulp meer mee om er zomaar mee weg te rijden. Bovendien zijn de trekkers door die luxe ook prijzig geworden. En vooral door dat laatste haken potentiële klanten af. Zonde, vond

Massey Ferguson. Vertegenwoordigers van het merk willen ook aan tafel blijven zitten bij de koper die oren heeft naar een nieuwe, zuinige, trekker, maar afhaakt op het moment dat de prijs ter sprake komt. En dus ontwikkelde de trekkerfabrikant, onderdeel van het Agco-concern de Global: een sober uitgevoerde en daardoor goedkope trekkerserie die – en dat is vooral

interessant voor de fabrikant zelf – Massey Ferguson overal ter wereld in elkaar kan schroeven volgens de specificaties van de lokale markten.

Zeven modellen

De Global bestaat uit drie series (4700, 5700 en 6700) met in totaal zeven trekkermodellen. Eerder liet Massey Ferguson al de 4700-

serie zien zonder cabine, maar vanaf september is de serie ook leverbaar met een cabine. De trekkers met cabine komen uit de fabriek in Beauvais, Frankrijk, waar Massey Ferguson ook de luxueuzere modellen bouwt. Eind dit jaar volgt dan de 5700-serie en begin volgend jaar de 6700-serie. Veehouderij Techniek reed alvast met een 5711 met cabine.

Standaard vierwielaandrijving

Massey Ferguson levert de 5700 in twee types: de 5710 en 5711. Zodra de trekker een cabine heeft, is vierwielaandrijving standaard. Beide types zijn uitgerust met een moderne viercilinder commonrail-motor van AgcoPower die in de 5711 een vermogen levert van 81 kW (110 pk). De motor voldoet dankzij SCR-technologie en een katalysator (DOC) aan de Stage 4-emissie-eisen. Net als op andere Massey Ferguson-modellen is de SCR en de DOC samengebracht in één compacte module, die een plek rechtsvoor onder de cabine heeft gekregen, zodat de emissietechnologie het zicht vanuit de cabine niet belemmert. Een mooie oplossing. Minder gelukkig – want kwetsbaar – lijkt de plek van de AdBlue-pomp aan de rechterkant achter de achteras. De trekker heeft het stoere familiesmoel-

werk gekregen met de agressief kijkende ogen en een moderne motorkap die voor onderhoud in zijn geheel omhoog klapt. De cabine heeft aan beide zijden een grote deur, waardoor je via beide kanten gemakkelijk kunt in- en uitstappen. Net als op zijn luxueuzere broertjes kun je het stuur met een hendel rechtsonder het stuur naar je toe halen en kantelen. Het moderne dashboard met een mix van analoge meters en digitale displays, blijft daarbij op zijn plaats. Via een eenvoudig menu onder het stuurwiel kun je de werkbreedte van de machine invoeren en zo de bewerkte oppervlakte bijhouden.

In tegenstelling tot de 4700, is de cabine van 5700 iets hoger geplaatst, waardoor de vloer volledig vlak is – bij de 4700 is er sprake van een lichte verhoging in de vloer. Mede door de wat hogere positie op de 5700, heb je het gevoel dat je op een hele volwassen trekker zit. Nagenoeg alle bedieningshendels en knoppen zitten binnen handbereik op het rechterspatbord of op de rechtercabine stijl. Negatieve uitzondering daarop zijn de versnellingspoken rechts naast de zitting. Beide zijn aan de korte kant en bovendien raken ze elkaar in versnelling 4H. Daar moeten de ingenieurs uit Beauvais nog even naar kijken voordat de 5700 eind van dit jaar in serieproductie gaat.

Massey Ferguson 5700	
Motor	viencilinder AgcoPower, 4,4l
Vermogen	81 kW (110 pk)
Versnellingen	<ul style="list-style-type: none"> • standaard 12x12 (2-40 km/h) • met kruipbak 24x24 (150m/h-40km/h)
Hefvermogen	4.300 kg
Trekkrachtregeling	via de topstang
Olieopbrengst	58 l/min (optie 100 l/min)
Gewicht	4.070 kg
Prijs	nog niet bekend

De cabine is sober, maar netjes afgewerkt en het geluidsniveau is heel acceptabel. Voor verse lucht kunnen twee hoekraampjes en de achterraut open. Een dakluik kan Massey Ferguson in de Global-trekkers niet leveren, airco is wel een optie.

Schakelbak

De trekker heeft een eenvoudige schakelbak met een groepenpook (hoog-laag) en een schakelpook met zes versnellingen. Linksonder het stuur zit de voor Massey Ferguson-rijders bekende Power Control-



De AdBlue zit net achter de achteras. Die plek oogt wat kwetsbaar.



De trekker heeft een 540/540eco-toerenaftakas. Optie is een 1.000-toerenschakeling.



De meeste bedieningshendels hebben een logische plek gekregen op het rechterspatbord. De elektronische hef laat zich met een schuif bedienen als een mechanische.



De 5700 heeft zeven versnellingen tussen 5 en 12 km/h. De top ligt op 40 km/h. Optie is een kruipbak. Je hebt dan 24 versnellingen voor- en achteruit met een minimale snelheid van 150 m/h.



De Global-serie heeft het stoere familiesmoelwerk van de luxueuse Massey Ferguson-modellen gekregen. De motorkap kan voor onderhoud in zijn geheel omhoog. Daarna zijn alle dagelijkse onderhoudsklussen goed uit te voeren.

‘De cabine is sober, maar netjes afgewerkt’

hendel, waarmee je dankzij een hydraulisch bekrachtigde meervoudige platenkoppeling zonder te koppelen tussen voor- en achteruit kunt schakelen. De agressiviteit van aangrijpen is in 10 stappen instelbaar. Dat werkt prima en rijdt heel comfortabel. Schakelen tussen de versnellingen kan niet zonder de koppeling te gebruiken. Toch is het niet noodzakelijk om altijd het koppelpedaal in te trappen. Op de schakelpook zit namelijk een klein knopje waarmee je elektrisch de koppeling kunt bedienen.

Kruipbak

Van de 12 versnellingen liggen er zeven tussen 5 en 12 km/h. De bak is uit te breiden met een kruipbak, waardoor de bak 24 versnellingen voor- en achteruit telt met snelheden van 150 m/h tot 40 km/h. De meerprijs (470 euro) is gering. Het handgas zit op een logische plaats rechts op het spatbord. Vlak erachter zit een knopje waarmee je een toerental in het geheugen kunt vastleggen. Na het keren op de kopakker is het een kwestie van een druk op de knop en de motor zoekt het ingestelde toerental weer op. Handig met maaien of schudden.

De bediening van de standaard elektronische hef doet sterk denken aan de manier waarop je op oude trekkers de mechanische hef bedient – iedereen snapt het. Ten opzichte van de Global-series zonder cabine is op de variant met cabine wel gekozen voor een schuif in plaats van voor een hendel. En voor klanten die een schuif alleen wat te eenvoudig vinden, is er voor een meerprijs van 1.000 euro een wat uitgebreidere elektronische hefinrichting leverbaar met knopjes voor dansonderdrukking, daalsnelheid- en maximale hefhoogteregeling op de cabinestijl en een tuimelschakelaar voor heffen en zakken. De hef tilt volgens de fabrikant circa 4.300 kg. Ietwat ouderwets is dat de trekweerstandregeling nog via de topstang wordt geregeld. Maar zolang je de trekker niet voor een vierschaarploeg zet, is dat geen enkel bezwaar.

Dubbele pomp

Standaard heeft de 5700 (en trouwens ook de 6700 die begin volgend jaar op de markt komt) een oliepomp voor de hef en de externe ventielen die 58 liter per minuut levert bij 200 bar. Voor veeleisende klanten kan de fabrikant een tweede pomp leveren

(42 liter per minuut bij 200 bar). Niet gekoppeld is de 58 literpomp beschikbaar voor de hef en de 42 literpomp voor de standaard twee dubbelwerkende externe ventielen. Maar je kunt de pompen ook combineren. Dan is er 100 liter per minuut voor de ventielen beschikbaar (en tijdelijk 58 liter als je tegelijkertijd de hefinrichting bedient).

Voor de bediening van de vierwielaandrijving, differentieelslot en aftakstoerental zijn er drukknoppen. De eerste twee zitten op het rechterspatbord, de laatste op de rechtercabinestijl. Standaard heeft de trekker 540/540eco, maar ook 540/1.000 of 540/540eco/1.000 is leverbaar.

Vlag en wimpel

Er was Massey Ferguson veel aan gelegen om een trekker te ontwikkelen waarmee iedereen zonder al te veel instructie wegrijdt. Daarin is de fabrikant met vlag en wimpel geslaagd: sleuteltje omdraaien, schakelen en rijden maar. De motor reageert heel alert op het gaspedaal, zelfs zo gretig dat het rijden op de voetgas soms wat schokkerig gaat. Maar dat zal nog wel wat afstelling en nieuwigheid zijn. 