

De 820 Vario is Fendts succesnummer

De Fendt 820 was vorig jaar de best verkochte trekker van Duitsland. Deze eer viel de 205 pk sterke Vario ook al in 2009 en 2008 ten deel. Drie jaar de toptrekker dus bij onze oosterburen en in 2009 ook in Nederland het best verkochte individuele type. Veel power en compacte afmetingen vormen het succes. Het traditionele uiterlijk werkt daarin eerder mee dan tegen.



Technische gegevens 820

Motor	Deutz 6-cil commonrail, turbo, intercooler, vier kleppen per cilinder
Cilinderinhoud	6.057 cm ³
Vermogen (2.100 rpm)	140 kW (190 pk)
Max. vermogen (1.900 rpm)	151 kW (205 pk)
Max. koppel (1.450 rpm)	895 Nm
Inhoud brandstoftank	340 l
Rijsnelheid	0-28 en 0-50 km/h
Aftakas	540/540 E/1.000; front 540 of 1.000
Hydrauliek	Load-sensing met 110 of 154 l/min
Hefkracht achter	9.080 daN/9.256 kg
Hefkracht front (optie)	4.440 daN / 4.526 kg
Gewicht	7.185 kg; standaard banden 650/65R42

De Vario 820 is samen met de Vario 818 een vreemde eend in de Fendt-bij. De trekkers hebben de bouw van de 700-serie met het vermogen van de 900-serie. Het zijn compacte trekkers met een hoog vermogen. Koos Luijk van De Vor (een van de twee Fendt-importeurs) denkt dat die combinatie bepalend is voor het succes van beide typen. Dat de keuze meestal op de 820 valt is logisch, want die heeft ten opzichte van de 818 nog weer 20 pk extra tegen relatief weinig meerkosten. De 820 staat (volgens de norm ECER24) te boek voor nominaal 140 kW/190 pk. Maximaal is dat volgens diezelfde norm 151 kW/205 pk. Volgens de grafiek in de brochure ligt dat

maximum ergens tussen de 1.850 en 1.900. Het nominaal toerental is 2.100. Het maximumkoppel van bijna 900 Newtonmeter treft u aan bij 1.450 toeren.

Zo op het eerste oog

De 800-serie van Fendt heeft twee gezichten: het 'traditionele' van de 818 en de 820 en het 'futuristische' van de vijf overige typen: de 819, 822, 824, 826 en 828. Het is daarbij niet alleen de oogopslag (de vorm van de kop- en werklampen) waarin de beide uitvoeringen verschillen. De 818 en de 820 hebben nog een duidelijk B-stijl in de cabine, terwijl die bij de moderne versie ontbreekt. Laatstgenoemde heeft ook ronde achterspatborden. De zilveren omlijsting van de lampen in de neus geeft de moderne 800 volgens de traditionele klandizie net iets te veel 'bling-bling'. De 820 daarentegen borduurt duidelijk voort op het vertrouwde uiterlijk dat Fendt door de jaren heen bepaald geen windeieren legde. De 820 ging vorig jaar bij onze oosterburen 760 keer 'over de toonbank'. Koos Luijk van De Vor meldt officieus dat de 820 in 2009 ook bij ons het best verkochte individuele type was, ondanks dat Fendt dat jaar op een derde plaats stond in de verkoopstatistieken. Concrete verkoopaantallen mag De Vor niet noemen; dat botst met afspraken binnen de Federatie Agrotechniek.

Populair bij akkerbouwers

Zo'n 60 procent van de verkochte 820-trekkers in ons land kwam in de afgelopen jaren terecht bij loonwerkers. Gezien zijn vermogen ligt dat voor de hand: dik 200 pk is voor de gemiddelde boer nog steeds vrij veel. Toch was van de overige 40 procent driekwart akkerbouwer.

Grote akkerbouwers draaien voor 151 kW/205 pk echter de hand niet meer om. Bij een eigen massa van zo'n 7.200 kg geeft een specifiek gewicht van nog geen 48 kg/kW. Dat is weinig en daarmee een prima uitgangspunt voor een lage bodemdruk. Het verklaart de populariteit van de 820: een lichte trekker is wel te verzwaren, maar een zware niet te 'verlichten'. De 819 heeft met zijn maximaal 200 pk minder vermogen, maar wel bijna een ton meer aan gewicht en een hogere prijs. Op het financiële plaatje van de 820 in standaarduitvoering staat een bedrag van 156.255 euro.

Compact met veel motorvermogen

Dat is ruim 1.000 euro per kW. Dat klinkt duur en dat is het ook. Dat wordt duidelijk als we heel even (en slechts voor één keer) teruggrijpen naar de oude munteenheid: dan zit deze Fendt op 1.677 gulden per paardekraft. De vuistregel was ooit zo'n 1.000 gulden per pk. Een goedkope zat op 800, een dure op 1.200.

Hoge prijs niet bezwaarlijk

Grote akkerbouwers en loonwerkers (vooral die laatste) hebben in potentie de mogelijkheid veel uren te maken met een trekker. De hoge prijs per kW is dan minder een bezwaar, zeker als de techniek op de trekker in de dagelijkse praktijk goed bruikbaar is. De Vario 820 heeft daar, door zijn eerder genoemde compacte bouw in combinatie met

het hoge vermogen, prima papieren. De continue variabele transmissie voegt daar een ijzersterk argument aan toe: de rijnsnelheid traploos kunnen variëren bij een gelijkblijvend motor- en aftakstoerental biedt mogelijkheden die er tot het midden van de negentiger jaren niet waren. Omdat Fendt als eerste met de cvt kwam, heeft de Vario een fors deel van de 'traploze markt' naar zich toe getrokken. Eenmaal meedraaiend met een merk in het topsegment van de markt, stap je daar niet gauw weer vanaf. Bij Fendt speelt dat mogelijk meer dan bij andere merken, omdat Fendt er steeds in slaagt bewezen techniek te combineren met nuttige hightech. Als relatief kleine speler kan Fendt daar sneller 'schakelen' dan grote jongens als John Deere en New Holland.

Techniek in detail

De doordachte bediening is mede een reden voor het succes van de 820. De rijnsnelheid is bijvoorbeeld net zo makkelijk met de hand te regelen als met de voet. In het rijpedaal is een instelbare slag geïntegreerd: het pedaal helemaal intrappen correspondeert daardoor steeds met de maximumsnelheid die de chauffeur bij het betreffende werk wil rijden. Ook de kleine controlelampjes in de tiptoetsen voor vierwielaandrijving en differentieel-sloten, terwijl er ook grotere controlelampen branden in het dashboard, veraangenamen het werk met de Vario 820. Ze dragen sterk bij aan het gevoel dat je de trekker onder controle hebt. Dat wordt eveneens versterkt door automatische functies, door het tractor-management-systeem TMS en door de wendakkerstechniek met de naam Variotronic TI. Koopt u affabriek een fronthead met positieregeling bij de Fendt, dan is de bediening voor de voorzijde identiek



▲ De Vario 820 was volgens De Vor in 2009 in ons land het best verkochte individuele type, ondanks dat Fendt in dat jaar op plaats drie stond in de statistieken. JD en NH verkochten in totaal beduidend meer.

aan die voor de achterzijde. De top van 50 km/h in combinatie met een geveerde vooras, pneumatisch geveerde cabine, demping op de hef en cruisecontrol maken de 800 ook nog tot een kanjer van een transporttrekker. 'Grundlichkeit' komt daarbij. In de cabine zit alles op z'n plek en ze heeft de uitstraling die je van een Duits product verwacht. Ook de inruilwaarde correspondeert daarmee. Na vier jaar doet een 800 (uiteraard afhankelijk van de staat en het aantal draaiuren) nog tussen 50 en 60 procent van de oorspronkelijke nieuwprijs.

Einde verhaal

Eind dit jaar verdwijnen de 'oude' 818 en 820 van het toneel. Ze krijgen dan in combinatie met een prijsverhoging de moderne 'look' van zes andere typen van de 800-serie. Die 'look' komt nagenoeg overeen met die van de 900-serie. Ook dat zal weer wennen, maar voor de meer traditionele klant van Fendt is het eind dit jaar even slikken. Een succesnummer met een reputatie om 'U' tegen te zeggen verdwijnt dan van de markt. **LM**

Fendt Vario 820 in detail



▲ De 820 heeft de vertrouwde Fendt-neus zonder het zilver rond de koplampen dat de overige typen van de 800-serie kenmerkt.



▲ De bekende joystick van de continu variabele transmissie en (op de achtergrond) de Vario-terminal dragen bij aan het succes van de 820.



▲ Details die het werken veraangenamen: op de voorgrond het programmeerbare toerental en rechts de instelbare slag van het rijpedaal.



▲ Praktische techniek met standaard 9.250 kg hefkracht en drie toeren op de aftakas: 540, 540 E en 1.000. Hydraulische topstang is een optie.



▲ De aftakas, de hef en één dubbelwerkend ventiel zijn aan de achterzijde te bedienen, zowel bij het linker- als rechterachterlicht.



▲ De 6-cilinder vloeistofgekoelde Deutz met vier kleppen per cilinder, common-railinspuiting en intercooler staat bekend om zijn zuinigheid.