

Moderne trekker met bijna perfecte cvt

Massey Ferguson 7480 Dyna VT Datatronic-3

De 7480 van Massey Ferguson heeft een motorvermogen van maximaal 123 kW (167 pk). Als Dyna VT is deze MF voorzien van een cvt die zich bijzonder plezierig laat bedienen. Samen met de comfortabele cabine ben je als chauffeur met deze Franse trekker op bijna alle fronten goed af.





▲ De motorkap gaat niet als één geheel open, maar de kleine zijpaneeltjes links en rechts zijn snel te verwijderen. Het pakket koelers in de neus laat zich moeiteloos uitvouwen, waarna het schoonmaken makkelijk is.

▲ De rechterarmleuning van de stoel herbergt (links boven op de foto) onder meer het pookje van de Dyna-VT en (in de Datatronic-versie) de joystick van de hydrauliek, waarmee twee van de drie DW-ventielen te bedienen zijn.

De 7480 is het derde model in de acht typen tellende 7400-serie. Die reeks begint bij de 7465 en loopt dan via de 7475 en de door ons geteste 7480 via de 7485, de 7490 en de 7495 naar de topmodellen 7497 en 7499. Het maximumvermogen van de serie loopt van 99 tot 177 kW. In de vertrouwde paardenkracht is dat van 135 tot 240 pk. Alle modellen hebben een zescilinder: tot en met de 7495 is dat een 6,6 liter van Agco Sisu; de 7497 en 7499 hebben een Agco Sisu met 7,4 liter inhoud.

Zuinige krachtbron

De vermogenstester van Dijkstra Technical Support gaf via de aftakas een maximum te zien van 112,6 kW bij 1.950 motortoeren. Het nominaal vermogen (daar waar de brandstofpomp terug begint te regelen) was 102,7 kW bij 2.150 toeren. Over 200 toeren krijgt u er dus 10 kW bij. MF geeft zelf 11 kW op. Dat

is geen verschil om wakker van te liggen. Dat hoeft u bij de 7480 ook niet van het verbruik: de zescilinder van Agco Sisu lozenstraft het idee dat MF-trekkers dorstig zijn. Bij maximumkoppel zit de 7480 met 231 g/kWh overtuigend onder het gemiddelde (251 g/kWh) van alle vorige testtrekkers. Bij maximumvermogen zit hij daar nog ruim onder (253 t.o.v. 265) en bij nominaal vermogen nog enigszins (285 t.o.v. 288). Als u de hoge toeren weet te mijden is deze Massey Ferguson simpelweg een zuinige trekker. Met een maximumverbruik van bijna 35 l/h is de tank van 270 liter theoretisch goed voor een kleine 8 uur werken. In de dagelijkse praktijk is dat al gauw de helft meer.

Traploos gemak

Er zijn maar weinig trekkers die zich met hun cvt zo makkelijk laten bedienen als de Dyna VT. Met twee pientere pookjes biedt hij

voor elke rijstijl het juiste antwoord. Versnellen of vertragen is behalve met het pookje op de armleuning ook te doen met de hendel van de voor-/achteruit onder het stuur. Bedient de rechterhand de hydrauliek, dan kan de chauffeur ook de linkerhand gebruiken bij het wijzigen van de snelheid. Wel is het even wennen aan het feit dat die FR-hendel in de achteruitpositie vertraagt als je hem van je af beweegt en in de vooruitpositie versnelt. De Dyna VT is onderhuids in grote lijnen gelijk aan de Vario van het zustermerk Fendt. De cvt heeft dus twee snelheidstrajecten: één voor het veld van 0,03-28 km/h en één voor transport van 0,03-50 km/h. 40 km/h als top is een optie. Van veld naar transport is tijdens het rijden te 'switchen' als de snelheid boven 5 km/h ligt. Om van transport naar veld te schakelen moet de trekker nagenoeg stilstaan. Het 'omschakelen' van hand- op voetbediening is een fluitje van een cent en

Motor & brandstofverbruik

De 6,6 liter zescilinder van Agco Sisu heeft wat betreft vechtlust een normaal à positief karakter. Hij springt bij de vermogenstest voor de aftakasserem vooral in het oog door zijn bijzonder lage verbruikscijfers. Het oververmogen (de stijging van nominaal naar maximaal) bedraagt 10 kW (13 pk).



Transmissie & aftakas

Plezierig te bedienen traploze transmissie met de mogelijkheid de snelheid zowel met de linker- als met de rechterhand te regelen. Het 'schakelen' tussen hand- en voetbediening is probleemloos evenals het switchen tussen veld en transport. De details vragen wat studietijd.



Hefinrichting & hydrauliek

Krachtige hef voor deze vermogensklasse met een maximum van ruim 10 ton. Hydraulisch systeem heeft voldoende capaciteit. Twee ventielen op de joystick, één op de mechanische hendel. Kleine startdrempels in de bediening en lengteverstelling van topstang is niet handvriendelijk.



Technische gegevens en meetresultaten

Meetgegevens Landbouw/Mechanisatie

Nominaal aftakasvermogen met specifiek verbruik	103 kW 2150 omw./min	285 g/kWh
Maximum aftakasvermogen met specifiek verbruik	113 kW 1.950 omw./min	253 g/kWh
Maximum draaimoment met specifiek verbruik	677 Nm 1.250 omw./min	231 gr/kWh

Olieopbrengst hydrauliek	105 l/min via één ventiel
Maximum druk	202 bar
Maximum hefkracht	10.100 daN

Draaicirkel 2wd/4wd	12,55 m / 13,35 m
---------------------	-------------------

Geluidsniveau	stationair	55 dB(a)
	volgas	67 dB(a)

Afmetingen trekker	hoogte	295 cm
	breedte	266 cm
	lengte	492 cm
Wielbasis	2.824 mm	
Bodemvrijheid	42 cm	
Gewicht	7.380 kg	
Gewichtsverdeling v/a	3.190/4.190 kg	
Banden	vóór	600/60R28
	achter	710/60R38

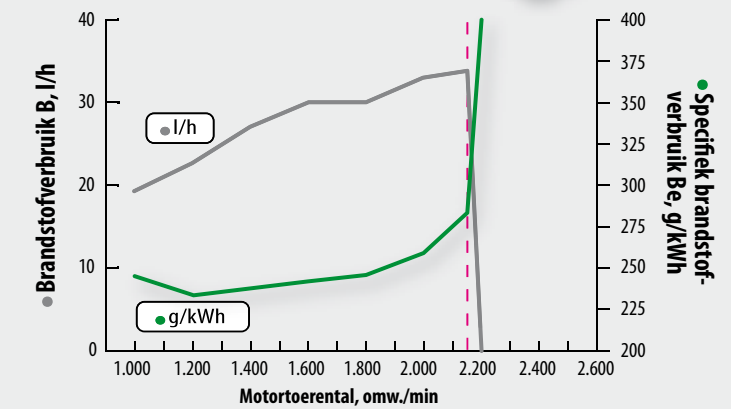
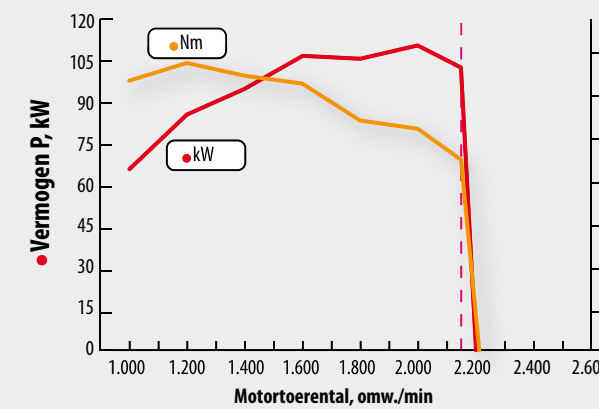
Technische gegevens opgave fabrikant

Motor	Perkins 1106 D
Cilinders en inhoud	zes, 6,6 l
Nominaal vermogen	112 kW (150 pk), 2.200 omw./min
Maximumvermogen	123 kW (167 pk), 2.000 omw./min
Maximumdraaimoment	711 Nm bij 1.500 omw./min
Inhoud dieseltank	270 l
Transmissie	continue variabel, 2 snelheidstrajecten
Koppeling	meerplaats nat
Remmen	meerplaats nat + inschakelen 4wd
Aftakas	34,9 mm doorsnede met 6 spiebanen
Aftakstoeren	540, 540 E, 1.000

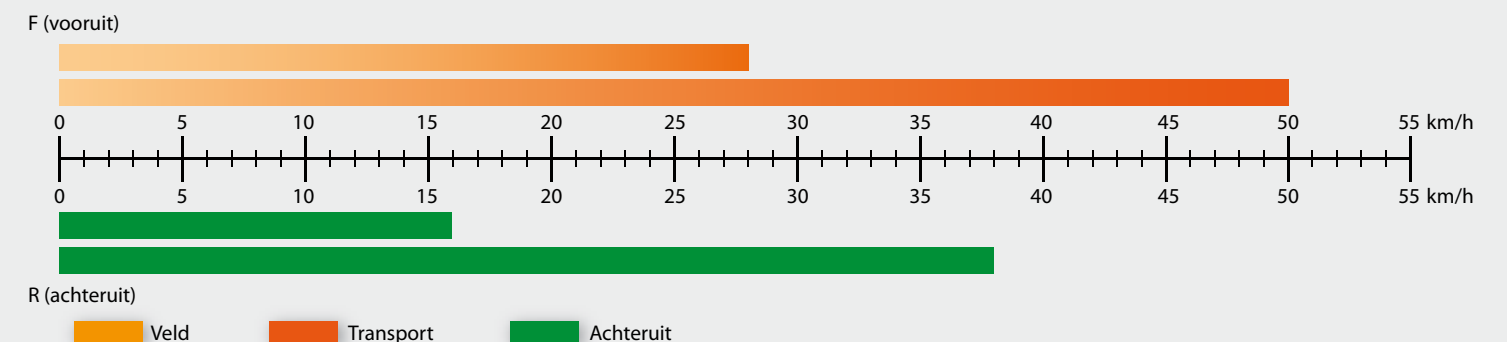
Oliepomp	axiale plunjerpomp
Opbrengst en druk	110 l/min, 200 bar
Aantal ventielen	drie DW (twee elektrisch bediend)
Maximumhefkracht	7.990 kg
Achterbrug- en hydrauliekolie	113 l
Transmissieolie	50 l
Vooras totaal	13 l (verversingstermijn 2.000 uren)
Motorolie	17 l (verversingstermijn 400 uren)

Prijzen

Brutoprijs excl. btw	standaard	€ 115.985
	getest	€ 122.345
Onderdelenprijzen excl. btw		
tankdop		€ 18
rechterbuitenspiegel (glas)		€ 59
voorspatbord (rubber)		€ 109
achterlichtunit		€ 43
koplampunit		€ 88
achterraut (alleen glas)		€ 113
linkerportier (compleet)		€ 428



Snelheidsopbouw transmissie Massey Ferguson 7480 Dyna-VT op 710/60R38 bij 2.150 omw./min



ook de wegrisnelheid is makkelijk in te stellen. Via de knopjes SV1 en SV2 zijn er twee rijnsnelheden te programmeren; dat moet je weten. Hetzelfde geldt voor de grenslastregeling. Voor nieuwe rijders is het aan te bevelen om op een rustig moment een uur met het op zich plezierig leesbare instructieboek in de trekker te gaan zitten. Je ontdekt dan ook dat het oranje knopje dient ter activering van het toerentalmanagement. Met twee tuimelschakelaars zijn die toerentallen vervolgens te wijzigen. Dat kan echter ook op de traditionele manier met de oranje hendel rechtsvoor; die luistert naar de naam handgas. Het voetgas of rijpedaal (afhankelijk van de rijstrategie) bedient plezierig. De koppeling daarentegen gaat vrij zwaar. Dat pedaal heb je bij deze trekker echter nauwelijks nodig. Bij het stilzetten van de motor moet je er even om denken dat je de sleutel volledig terugdraait, anders blijft de ventilator draaien. Gebruik van de massaschakelaar voorkomt dat. Die zit rechts van de trekker, bij de bovenste trede. Links was handiger geweest.

Doordachte driveline

De tuimelschakelaar voor het bedienen van het differentieelslot in de achteras schakelt

meteen ook de vierwielaandrijving in. Dat ervaar je als logisch. Het slot werkt gelijk op met het slot in de vooras. Bij uitschakelen blijft de 4wd actief. Ook dat is logisch. Net als het feit dat het slot uitschakelt bij intrappen van een van de rempedalen; dat kan ook via het bedienen van de hef. Het percentage maximale wielslip is in te stellen via een tip-

De snelheid regel je met links of rechts

toets. Bij overschrijden van dat percentage wordt het werktuig een fractie getild. Op de automaatstand van de 4wd schakelen de voorwielen uit boven 14 km/h en komen ze er weer bij onder 10 km/h. Er is uiteraard ook een tuimelschakelaar voor handmatige bediening. De 4wd schakelt ook automatisch in bij het bedienen van de rempedalen, mits gekoppeld. De remvertraging is subjectief zeer goed. Hydraulische volgwagenberemming is standaard. Het koppelen en ontkop-

pelen van de pedalen is na een beetje oefenen met de rechervoet te doen. Desondanks is het niet verstandig dat tijdens het rijden te doen.

Het stuurwiel is via één hendel zowel in hoogte verstelbaar als kantelbaar. Het bereik van beide verstellingen mag wel iets groter zijn, want het wiel zit nog net niet optimaal. De benodigde stuurkracht is gering en het aantal omwentelingen van de ene uiterste stand in de andere normaal. De draaicirkel over de buitenkant van het voorwiel van 12,55 meter op 2wd en 13,35 meter op 4wd lijkt in orde, maar met een spoorbreedte van 1,83 meter mag hij wel kleiner zijn. Debet daaraan is uiteraard vooral het 60 cm brede rubber. Zijn de voorbanden smaller, dan kan de draaicirkel kleiner. Achter had onze trekker 71 cm breed rubber dat luistert naar de naam Michelin Xeobib. Dit bandtype, dat ook voorop zat, vraagt een speciale velg en is daardoor niet uitwisselbaar met banden van een ander merk. De standaardvoorasvering (bij de 40 km/h-versie is er keuze) geeft een goed rijcomfort. De bediening is echter niet eenduidig, waardoor je in het begin niet weet of hij in- of uitgeschakeld is. Later leer je ook letten op het lampje in het dashboard. Hetzelfde

euvel is er bij de tuimelschakelaar van de cabinevering. De pictogrammen maken niet in een keer duidelijk wat MF bedoelt. Gelukkig geeft pagina 4.25 van het instructieboek tekst en uitleg. MF maakt onderscheid tussen rijden in het veld en op de weg. Op de stand 'transport' moet de vering volgens het boek stugger zijn dan op de stand 'veld', maar in de praktijk merk je dat verschil nauwelijks. Wel is het in beide standen een stuk comfortabeler rijden dan met een trekker zonder cabinevering.

De woonkamer

De cabine van de 7480 valt op door lichte kleuren en een goed afgewerkt interieur. De deurgreep zit wat hoog en de uitstap kan op details beter. Toch is het in grote lijnen goed in en uit de cabine komen, vooral doordat de portieropening voldoende groot is. Wel moet je hard trekken om het portier dicht te krijgen en vervolgens stevig knijpen om het weer te ontgrendelen. De afstand tussen de B-stijlen is wat minder dan bij andere cabines, maar gemeten van ruit tot ruit is de leefruimte in de breedte ruim voldoende. Dat geldt ook voor de hoogte. In de lengte biedt de cabine duidelijk meer dan andere onderkomens. Het algehele oordeel over de leefruimte is daardoor goed. De eerder genoemde B-stijlen hinderen het zicht wel wat naar links en naar rechts. Ook bij het kijken naar boven loop je tegen grenzen aan door de relatief lage dakconsole aan de voorzijde, maar een glazen dakluik is een optie. In de andere kijk-richtingen is het blikveld nagenoeg ongestoord, ook via de binnenspiegel en de buitenspiegels. De kleine zijruiten en de achterruit zijn makkelijk te openen en weer dicht te krijgen. Het dakluik kan alleen aan de voorzijde open of, als u het frame 180 graden draait, alleen aan de achterzijde. Bij het regelen van de temperatuur komt alles van boven: zowel de koelte van de airco als de hitte van de verwarming. Daar valt uiteraard mee te



▲ De in- en uitstap leveren weinig problemen op en de cabine is ruim. Ook een bijrijder kan goed zitten.

leven, maar vanuit openingen rond de stuurconsole is de temperatuurverdeling in de cabine over het algemeen evenwichtiger. Dat de hendel van de richtingaanwijzer rechts zit is wennen, vooral voor chauffeurs die via de auto gewend zijn om dat links te doen (en dat zijn veruit de meesten). Het is fors schrikken als je af wilt slaan en dan per ongeluk de FR-hendel bedient. Verwarring wekt in eerste instantie ook het feit dat er op vier plekken in de cabine knopjes zitten met roterende pijlen als pictogram. De pneumatisch geveerde stoel is veelzijdig verstelbaar. De bijrijderszitting zit goed en niet in de weg bij de in- of uitstap. Ondanks de relatief grote inhoud van de cabine is er maar weinig plek om spullen van enig formaat op te bergen. Voor kleine dingen, zoals blikjes frisdrank, is wel voldoende ruimte.



▲ Wijzigen van rijrichting en snelheid met links.

Elektronica en geluid

Een sterk punt van de 7400-serie is het fraaie beeldscherm inclusief praktische bediening van de Datatronic-3. Als je er een beetje mee



▲ De kleine displays herbergen veel informatie.

Gebruikerservaringen Piet Terhoeve in Oude-Tonge: 'Kwalitatief is MF een topmerk'

Piet Terhoeve (42) heeft de nodige ervaring met trekkermerken: zijn vader begon destijds met MF. In Piet z'n jonge jaren kwam er een International bij en in z'n tienertijd weer een MF, maar die beviel minder. Een Fendt 308 deed z'n intrede en die maakte bij de Terhoeve's naar volle tevredenheid 13.000 uren. De John Deere 6210 werd om die reden ingeruild tegen een 310 Vario. Piet had vervolgens definitief voor lichtgroen gekozen als niet de MF 6465, waarop de International was ingeruild, ook een prima indruk maakte. Toen de 308 aan vervanging toe was, kwam om die reden de 7480.

Dat de MF-dealer in Oude-Tonge zit is volgens Piet makkelijk, maar het speelt geen hoofdrol in de keuze. Het is vooral de Dyna-VT die veel overeenkomsten heeft met de Vario, daarnaast heeft MF duidelijk een eigen gezicht en is die beduidend beter betaalbaar. Piet noemt daar wel bij dat Fendt veel unieke details heeft. Als voorbeeld noemt hij het snelle ontgrendelen of vastzetten van de stabilisatie. Maar wat betreft de grootte van de cabine en de in- en uitstap



▲ Akkerbouwer Piet Terhoeve: "Massey Ferguson heeft een duidelijk eigen gezicht. Het prima zicht is een sterk punt, net als de stille cabine."

is MF weer duidelijk favoriet. Ook het prima zicht noemt Piet een sterk punt, evenals de lage geluidsdruk. De 7480 is fors stiller dan de 6465. Als spontaan minpunt noemt hij de richtingaanwijzer die rechts van het stuur zit: dat went dat nooit. Een flinke vooruitgang ten opzichte van de 6465 is de Sisu-motor in

plaats van de Perkins. Laatstgenoemde is best wel pittig, maar onder de 1400 toeren zakt de vechtlust weg. De Sisu blijft daar gewoon doorknoken en springt netjes om met diesel. Plezierig in de ogen van Terhoeve is ook dat je op 150 cm spoor scherp kunt draaien zonder de spatborden te vernielen. Verder is het onderhoud makkelijk uitvoerbaar, vooral door het uitklappen van de koelers. De verstelbare trekhaak past ook in het frame van de Fendt; dat is mooi meegenomen. Aan de lengteverstelling van de topstang mag MF in de ogen van Piet wel wat doen: die is niet handvriendelijk. Hefkracht en olie voor werktuigen biedt de 7480 meer dan voldoende. Piet zag vanwege de vele elektronica bewust af van Datatronic-3, maar waardeert wel de instelmogelijkheden van de Dyna-VT. Bij transport rijdt hij 'op de voet' en is de top begrensd op 48 km/h omwille van een gunstig verbruik. De trekker werd begin april door Barendregt geleverd en heeft nu een kleine 600 uren op de teller. Reparaties waren er, op een akkefietje met de handrem na, nog niet.

plaats van de Perkins. Laatstgenoemde is best wel pittig, maar onder de 1400 toeren zakt de vechtlust weg. De Sisu blijft daar gewoon doorknoken en springt netjes om met diesel. Plezierig in de ogen van Terhoeve is ook dat je op 150 cm spoor scherp kunt draaien zonder de spatborden te vernielen. Verder is het onderhoud makkelijk uitvoerbaar, vooral door het uitklappen van de koelers. De verstelbare trekhaak past ook in het frame van de Fendt; dat is mooi meegenomen. Aan de lengteverstelling van de topstang mag MF in de ogen van Piet wel wat doen: die is niet handvriendelijk. Hefkracht en olie voor werktuigen biedt de 7480 meer dan voldoende. Piet zag vanwege de vele elektronica bewust af van Datatronic-3, maar waardeert wel de instelmogelijkheden van de Dyna-VT. Bij transport rijdt hij 'op de voet' en is de top begrensd op 48 km/h omwille van een gunstig verbruik. De trekker werd begin april door Barendregt geleverd en heeft nu een kleine 600 uren op de teller. Reparaties waren er, op een akkefietje met de handrem na, nog niet.

Onderhoud & kosten

Het onderhoud levert in grote lijnen weinig problemen op. De motorkap en de zijpanelen laten zich makkelijk verwijderen en het koelpakket voor in de neus vouwt efficiënt uit. Lange verversings-termijnen (2.000 uur) voor de olie van transmissie, achterbrug en hydrauliek.



Cabine & comfort

Ruime cabine (vooral in lengte) met laag geluid. Cabinevering standaard; voorasvering optie; standaard bij 50 km/h. Bijrijder kan goed zitten; geen praktische berguimte voor grote spullen. De koele lucht van de airco en de warme lucht van de verwarming komen beide van boven.





▲ Praktische monitor van Datatronic-3.



▲ Isobus (links boven) is standaard.



▲ Onze trekker stond op Michelin XeoBib.

experimenteert is de elektronica grotendeels zelfverklarend. Door die intuïtieve bediening gaan ook chauffeurs met elektronicavrees ermee aan de gang. Desondanks is het instructieboek voor die Datatronic-3 bijna net zo dik als het normale instructieboek. Een extra uur 'studietijd' is daarvoor niet voldoende. Je mag gerust een halve dag uittrekken om alle mogelijkheden, ook van het wendakkermanagement te leren kennen. Toch doe je dat waarschijnlijk spontaan, want bij het instellen van tijd, druk en doorstroming voor de hydrauliekventielen proef je al gauw de voordelen van de elektronische instelmogelijkheden.

Bijdetijds (en dan bedoelen we laag) is ook de geluidsdruk: bij volgas en gesloten cabine kwam de wijzer van de meter niet verder dan 67 dB(a). Ook op de andere meetpunten is deze trekker (of beter gezegd: de cabine) echt stil. Over de gehele linie is hij stiller dan de Fendt 412 Vario uit de LM-trekkertest van 7/11 die tot nu toe op geluidsgebied de kampioen was. Dat lage geluidsniveau draagt in hoge mate bij aan het comfortgevoel op deze trekker. Een kleine uitzondering vormt de combinatie van volgas met de achterruit open en de ventilator op maximaal. Dan is het met 84 dB(a) rumoerig rond het hoofd.

Olierijk

De 7480 heeft standaard drie dubbelwerkende ventielen. Daarvan zitten er in de Datatronic-versie twee op een kleine joystick. De derde zit op een 'mechanische' hendel. Het ventiel van die laatste heeft een doorstroomregeling achter de cabine. Met de OTC-meter van Dijkstra maten we een maximum 'flow' bij 2.200 motortoeren van 105 l/min via één ventiel. Dat is een flinke hoeveelheid. Bij 1.950 toeren, op het punt van maximumvermogen, is de opbrengst aan de snelkoppelingen al 99 l/min. Voor het meeste werk is dat ruim voldoende. De pomp heeft een maximum-debiet van 110 l/min; die hoeveelheid is in z'n geheel beschikbaar via de snelkoppeling van power-beyond. Die is standaard. Hetzelfde geldt voor de drukloze retour. Voor de modellen boven de 7480 is er als optie een pomp met 150 l/min.

Om de hydrauliek goed te doorgronden en alle mogelijkheden te leren kennen is gebruik van het instructieboek aan te bevelen. Dat is nu eenmaal inherent aan een grotendeels elektronische trekker. Belangrijk is wel dat je als 'verse' chauffeur uitgelegd krijgt dat je het sms-knopje in moet drukken om de joystick voor de twee ventielen te activeren. Ook de hef moet je na het starten van de trekker eerst 'activeren' door een keer op

de snelschakelaar voor heffen/dalen te drukken. Dat doe je echter ook al vrij makkelijk spontaan. De draaiknop voor de hoogteinstelling zit 'verticaal' in de rechterkant van de armleuning. Het knopje voor 'snel-opdiepte' zit daar ook en dat zie je makkelijk over het hoofd.

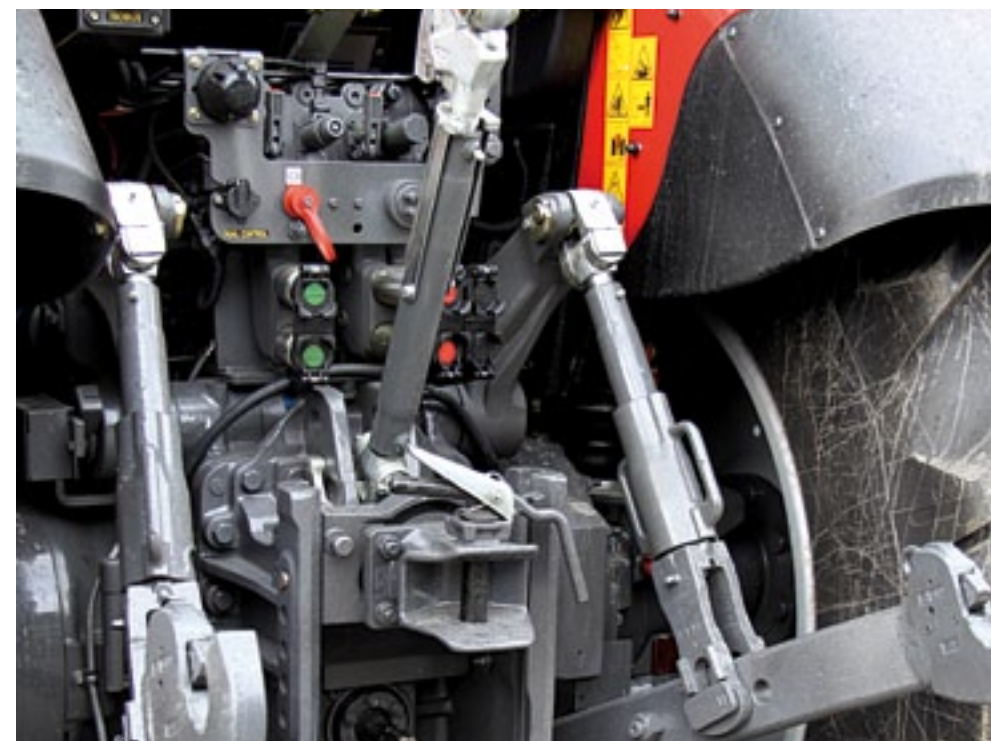
De vanghaken hebben een groot bereik (bijna 80 cm) en... voor een trekker van dit kaliber een indrukwekkende hefkraft. In het keuringstation van De Nieuwstad in Lelystad maten we onderin (op 26 cm hoogte) een hefkraft tussen de kogels van 8.840 daN (9.020 kg). Op 66 cm hoogte noteerden we een maximum van 10.100 daN, ofwel 10.300 kg. Daarboven neemt het weer wat af. Bij deze waarden hoort wel de opmerking dat de hefstangen gemonteerd zaten in het achterste van de twee gaten in de trekstangen. De slag van de vanghaken is dan kleiner, maar de uit te oefenen hefkraft zo'n 2 ton hoger dan in het voorste van de twee gaten. Massey Ferguson geeft zelf voor de 7480 een maximum op van 7.990 kg en dat is dus niet overdreven. De verbinding tussen hefstang en trekstang is makkelijk op pendelen te zetten.

Isobus benadrukt moderne techniek

Het verstellen van de stabilisatie werkt goed als de schroefdraad schoon is; dat geldt voor de topstang. Die heeft als nadeel dat de rand van de vergrendelkap waarmee je de lengte verstelt scherp is voor de handen. De ophanging is logisch.

Drietoerige pto

De 7480 heeft één aftakas met zes spiebanen en 35 mm doorsnede: de gangbare uitvoering. Als er geen toerental is ingeschakeld is de stomp met de hand te draaien; ook als de motor loopt. Handig. De buitenbediening zit op het rechterspatbord. Er zijn drie toerentallen: 540 E, 540 en 1.000. Met de tiptoetsen voor het maken van de keuze rechtsachter in de cabine heb je echter geen 'contact'. Dat komt doordat er geen voelbare drempel of een geluid hoorbaar is. Ook gaat er in de toetsen geen lampje branden, waardoor je je afvraagt of het gewenste toerental wel is ingeschakeld. Met een beetje geluk (of na raadplegen van het boek) ontdek je dat de toeren-informatie piepklein digitaal vermeld staat links onderin het rechterdisplay. Ook brandt daar een lampje, maar voor een 'star-



▲ De hef blinkt uit door z'n hoge hefkraft. Ook de hydrauliek is ruim op z'n taak berekend. De verstelbaarheid van de hefstangen is goed; die van de stabilisatie en de topstang aanmerkelijk minder. Het hoogtebereik van de snelverstelhaak beperkt zich tot vijf posities over een afstand van 17 cm.

ter' moet het desondanks duidelijker kunnen. Het in- en uitschakelen van de aftakas is te koppelen aan de hoogte van de hef; dat is handig op de wendakker. Ook handig is de natte meerplaatskoppeling die zelf de aanloosnelheid regelt. Na het losdraaien van zes bouten is de stomp te vervangen door een variant met 21 spiebanen. De gereedschapskist links voor de cabine is optisch een onderdeel van de brandstoftank. Dat is het Franse oog voor details. De tankdop is goed bereikbaar, maar niet afsluitbaar. De motorkap is dat wel en opent ver. Met een koord haal je hem weer terug. De kleine zijpanelen moet je er apart afhaken; dat gaat redelijk snel. De peilstok en de vulopening voor de motorolie zijn goed bereikbaar; het filter en de aftapplug wat minder. Gelukkig hoeft u daar maar eenmaal per 400 draaiuren bij. Voor het grote reservoir van achterbrug en hydrauliek (daar gaat inclusief de eindvertragingen 113 liter in) en voor de transmissie (50 liter) staan 2.000 uren of eenmaal per twee jaar; wat het eerst wordt bereikt. Dat is een lange termijn en dat compenseert samen met de relatief lage prijs per liter de kosten van de grote hoeveelheid olie.

In 't kort

De 7480 is met zijn lengte van 492 cm relatief kort ten opzichte van zijn motorvermogen. De wielbasis daarentegen (282,4 cm) is

relatief lang. Een hoogte van 295 cm en een bodemvrijheid van 42 cm heten normaal voor deze klasse. Het gewicht zonder frontgewichten is 7.380 kg, oftewel 65 kg per kW aftakasvermogen. Dat is iets bovengemiddeld, maar niet onlogisch voor het derde model in een reeks van acht. Van die totale massa rust 43 procent (3.190 kg) op de vooras. Dat heet evenwichtig. Ook verder is de 7480 een evenwichtige trekker. Met een puike traploze transmissie, een superstille en comfortabele cabine, veel hydraulisch vermogen en veel hefkraft raak je als akkerbouwer met deze trekker niet gauw uit balans. Dat de 7480 mede door Datatronic-3 vooral elektronisch is, blijkt ook uit de standaard aanwezige isobuskoppeling. Om grip op al dat moderne vernuft te krijgen, is een tijdje in retraite met de beide instructieboeken wel een voorwaarde.

Ook moet u bereid zijn bij de aankoop enigszins in de buidel te tasten. Met 1.083 euro per kW aftakasvermogen in de uitvoering zoals getest, is de MF 7480 Dyna-VT Datatronic-3 pittig aan de prijs. Van een Duitse trekker verwacht je dat, maar bij een Franse trekker is het nog wennen.

Maar zoals er tegenwoordig vaak gezegd wordt: 'Daar krijgt u wel wat voor'.

Kosten per draaiuur

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

Bruto aanschafwaarde excl. btw	€ 122.345
Restwaarde na 8 jaar 35%	€ 42.821
Afschrijving totaal	€ 79.524
Afschrijving per jaar	€ 9.940
Afschrijving per draaiuur	€ 19,88

Renteverlies: 5% van gem geïnvesteerd vermogen (122.345 + 42.821) : 2 = 4129,15 per jaar	
Per draaiuur	€ 8,26

Verbruik per uur: 60% van het gemiddelde van maximumvermogen en maximumkoppel (33,8 + 24,3) : 2 = 29,05 x 0,6 x 1	
Per draaiuur	€ 17,43

Stalling & verzekering 2% van nieuwwaarde	
Per draaiuur	€ 4,89

Reparaties: 2,5% van nieuwwaarde	
Per draaiuur	€ 6,12

Periodieke onderhoudskosten: filters, olie, koelvloeistof e.d.	
Per draaiuur	€ 0,87 +

Totale kosten per draaiuur	€ 57,45
-----------------------------------	----------------

Voor en tegen

Plus

- + uiterst stille cabine
- + op alle fronten modern (o.a. Datatronic-3)
- + zuinige en sterke motor
- + plezierig te bedienen traploze transmissie
- + zeer krachtige hef
- + voldoende capaciteit voor hydrauliek

Min

- veelvuldig gebruik instructieboek nodig
- startdrempels voor hef en hydrauliek
- vrij veel anonieme knopjes
- hendel richtingaanwijzer rechts van stuurwiel