



# 13-Special

## Massey Ferguson 5713 S Dyna-6

De cabine is stijlvol comfortabel en biedt door de aflopende neus prima zicht naar voren. De S in 5713 S kan dus staan voor Special. Toch zijn er ook nogal wat zaken die de fabrikant kan verbeteren.

Tekst: Henk Beunk – Foto's: Albert van der Horst

**D**e Massey Ferguson 5700 S-serie telt vijf typen: 5709, 5710, 5711, 5712 en 5713 met maximumvermogens van respectievelijk 70, 74, 81, 88 en 96 kW (95, 100, 110, 120 en 130 pk). De motor is steeds de 4,4 liter viercilinder van Agco. Van de 96 kW die de 5713 S op papier heeft, vonden we aan de aftakas maximaal 87,6 kW terug. Dat is een verlies van slechts 9 procent. Onze motor had dus

waarschijnlijk meer dan die 96 kW. Het specifiek verbruik van 278 g/kWh was daarbij hoog: zo'n 5 procent meer dan gemiddeld. Ook bij nominaal en bij maximumkoppel was het verbruik bovengemiddeld. Opvallend, want Massey Fergusons in eerdere testen waren juist zuinig. Het kan duiden op een niet goed ingelopen motor. In deel-last was het verbruik wel normaal. De Dyna-6-transmissie heeft vier groepen

met per groep zes onder belasting schakelbare versnellingen. Die laatste hebben letters en de groepen cijfers. Ook het ontbreken van overlap tussen groep 1 en 2 is even wennen. Je rijdt 5,2 km/h in 1F of 5,9 km/h in 2A. Rond 13 km/h is er wel overlap tussen de groepen, maar daar zit de praktijk minder om verlegen. Er zijn acht keuzes in het traject van 4 tot 12 km/h, oftewel één versnelling per km/h. Dat is krap.



Nadat de motorkap met een plastic inbusleuteltje is geopend, is het onderhoud, zoals hier van het luchtfilter, goed te doen.



Vanaf de bovenste trede met het linkerportier geopend krijgt ook een weinig lenig persoon de slede van het cabinefilter te pakken.



Als optie bij RTK Auto Guide is de Fieldstar-5 monitor. Die heeft een plaats rechts bovenin de cabine aan de A-stijl.

De powershift schakel je via de multifunctionele pook op de armleniging of via de rijrichtingshendel onder het stuur. Als optie kan het ook via de joystick – handig bij voorladerwerk. Op die joystick bedienen je dan ook de voor-achteruit. De groepen schakel je op de multihendel door tegelijk de powershift en een extra knopje te bedienen. In theorie kan dat onder belasting, maar in de praktijk kom je tussen 1 en 2 en tussen 2 en 3 vaak stil te staan.

### Wegrijversnelling


De bak schakelt zelf als je rijdt via het gaspedaal. Handig bij transport. Niet zo handig is dat de bak bij het even bedienen van het koppelingspedaal teruggrijpt op de ingestelde wegrijversnelling. Dat is te ondervangen, maar dat ontdek je niet zo maar. De bediening van de voorwielaandrijving en het differentieelslot is zoals je dat verwacht. Ze werken op verzoek ook zelfdenkend. De rempedalen zijn met de voet te koppelen, maar niet te ontkoppelen. Zo hoort dat. Conform EU-regels zijn er snelkoppelingen (hydraulisch en pneumatisch) voor externe beremming. De aftakas kan

automatisch in- of uitschakelen via de hoogte van de hef en kan ook draaien zonder dat er iemand op de stoel zit. Maar de manier waarop is zonder het boek niet te ontdekken. Van de vier dubbelwerkende ventielen zijn er twee via de joystick elektrisch te bedienen. De doorstroming en de tijdsduur zijn instelbaar. Een buitenbediening ontbreekt. Voor de twee mechanische ventielen zijn er twee hendels. Het zou mooi zijn als de kleurcodering van de snelkoppelingen terug zou komen in de cabine. Voor extern gebruik is er aan de 65 liter achterbrugolie 15 liter te onttrekken.

De hef is op het spatbord te bedienen, maar je moet wel eerst uitgelegd krijgen hoe je dat activeert. Verder is de bediening van de hef logisch: op het display is de hoogte van de vanghaken af te lezen. Het aantal stuuromwentelingen gaat met 'speedsteer' van bijna vier naar twee. Handig bij voorladerwerk. Door de geringe spoorbreedte (168 cm) van de vooras en de breed uitstaande fronthef is de draaicirkel vrij groot. Het sterke punt van de 5713 S is de sterk aflopende motorkap, die een haast onbelemmerd zicht naar voren geeft. Naar de

zijanten is er wat hinder van de zijstijlen en rechts van de twee optionele beeldschermen. De fraaie Datatronic-monitor versterkt de chique uitstraling van de cabine. Daardoor en door het vele licht dat binnenkomt voel je je er snel thuis. Daar werken ook de veerpoten onder de achterzijde en de vering van de vooras aan mee, net als het lage geluidsniveau. Het is plezierig dat die geluidsdruk nauwelijks toeneemt als je het achterraam opent. Een nadeel van de 5700 S is dat de beveiliging is doorsgeslagen. Daardoor komt een nieuwkomer wat lastig op gang. Gelukkig is er wel een geplastificeerd instructievel. En als je de trekker eenmaal kent, vergemakkelijkt de elektronica het werk.

### Stuuromwentelingen

Een brutoprijs van 93.580 euro exclusief btw voor de standaardversie is bovengemiddeld voor 87,6 kW aan de aftakas. In de versie zoals wij hadden, staat hij voor 123.750 euro in de prijslijst. Daar zat 12 mille bij voor Auto Guide RTK en de Fieldstar 5-terminal, maar het blijft pittig. 

### Motor & brandstofverbruik

De viercilinder wordt met een inhoud van 50 cm<sup>3</sup> per aftakas-kW normaal belast. Het verbruik is bovengemiddeld. Het oververmogen is met 8,6 procent bescheiden, maar het ruime toerentrajec waarover die extra pk's er zijn, compenseert dat. De goede koppelingstijging van 43,6 procent helpt daarbij.



### Transmissie & aftakas

De zestraps powershift is met de linker- of de rechterhand en met de joystick te bedienen. Hij schakelt als een automaat bij rijden via de voet. Er zijn maar acht keuzes van 4 tot 12 km/h en er is geen overlap tussen de groepen 1 en 2. Het doorgronden van de elektronica vergt tijd.



### Hefinrichting & hydrauliek

De maximumhefkracht (5.620 daN) is met 64 daN per aftakas-kW iets onder het gemiddelde. De opbrengst van de dubbele tandwielpomp (Efficiënt-uitvoering) is met 100 l/min aan de snelkoppelingen ruim voldoende. De standaard tandwielpomp heeft maar 57 l/min.





## Technische gegevens en meetresultaten

### Meetgegevens Veehouderij Techniek

Aftakvermogen maximaal 87,6 kW bij 2.000 toeren

- met specifiek brandstofverbruik 278 g/kWh

Aftakvermogen nominaal 80,7 kW bij 2.200 toeren

- met specifiek brandstofverbruik 273 g/kWh

Draaimoment maximaal 507 Nm bij 1.445 toeren

- met specifiek verbruik 264 g/kWh

Koppelstijging (bij toerendaling) 44% (34%)

Inhoud specifiek 50 cm<sup>3</sup>/kW

Hydrauliekopbrengst maximaal 100 l/min

Oliedruk maximaal 200 bar

Hydraulisch vermogen maximaal 23,8 kW via twee ventielen

Hefkracht maximaal 5.620 daN (5.730 kg)

Geluidsniveau volgas 67 dB(A)

Gewicht 5.840 kg

Gewichtsverdeling voor/achter 43% / 57%

Bodemvrijheid 48 cm

Banden voor/achter 480/65R28 / 600/65R38

Brutoprijs standaard excl. btw 93.580 euro

Brutoprijs getest excl. btw 123.570 euro

### Technische gegevens opgave fabrikant

Motormerk en -type Agco Power 44 AWFC

Cilinderaantal en -inhoud vier, 4.400 cm<sup>3</sup>

Vermogen maximaal 96 kW (130 pk) bij 2.000 tpm

Vermogen nominaal 92 kW (125 pk) bij 2.200 tpm

Draaimoment maximaal 545 Nm bij 1.500 tpm

Inhoud dieseltank 180 liter (25 liter AdBlue)

Transmissie 6-traps powershift en 4 groepen

Aftakas 540, 540E, 1.000

Hydrauliekopbrengst pomp 100 l/min

Oliedruk maximaal 200 bar

Hydrauliekventielen 4x DW (2x elektrisch 2x mechanisch)

Hefkracht 5.200 kg

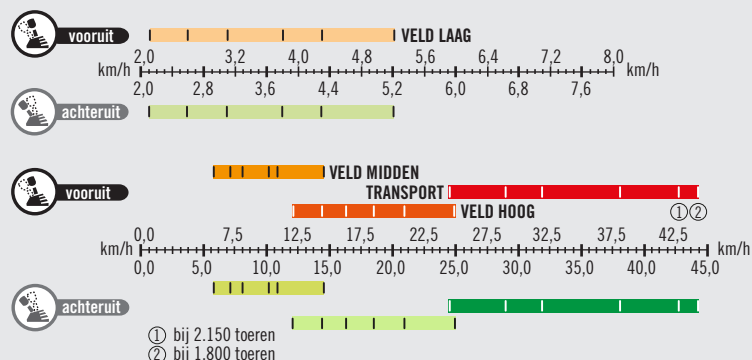
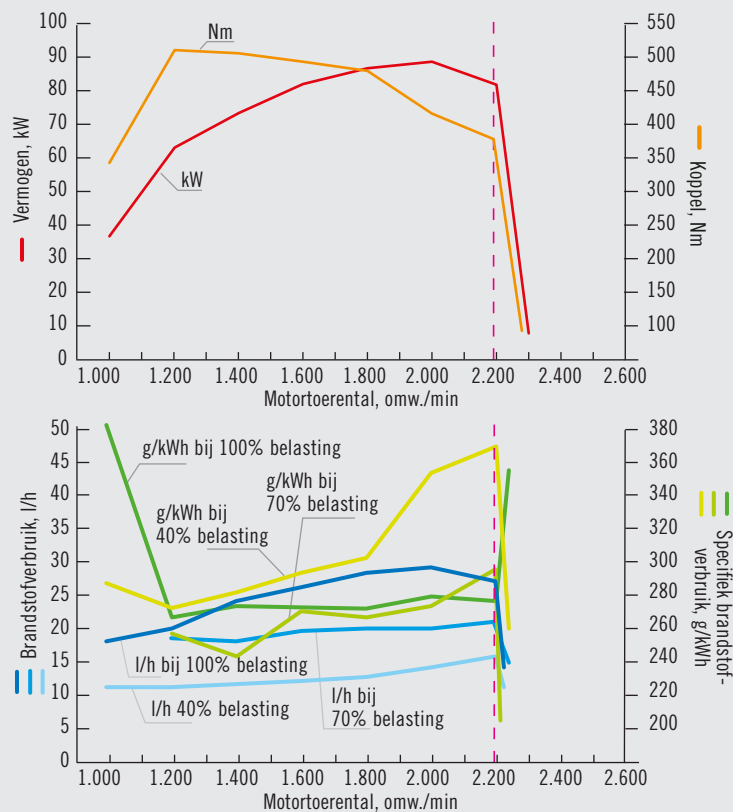
Transmissie- en achterbrugolie 65 liter incl. hydrauliek

Hydrauliekolie zie transmissie

Motorolie 17 liter

Toelaatbaar gewicht V/Ar/totaal 3.500 kg/6.400 kg/8.500 kg

Onderdelenprijzen excl. btw: tankdop 26 euro; rechterbuitenspiegel 45 euro; voorspatbord 210 euro; achterlicht 44 euro; koplamp 97 euro; achterraut 102 euro; linkerportier (glas) 317 euro.



De hoeveelheid oververmogen (het deel boven nominaal) is bescheiden, maar het ruime toerentrace waarover die extra pk's er zijn, zorgt voor compensatie. Ook de lange stijging van de koppelkromme helpt daarbij. Het verbruik van onze 5713 S was bovengemiddeld.

## Onderhoud & kosten

Het onderhoud zit goed in elkaar. Dagelijkse zaken als het luchtfilter en de oliepeilstok zijn makkelijk te bereiken. De prijzen van onderdelen en olie zijn billijk. De koelvloeistof is met 7,63 euro/l duur en die moet ook vaak ververs worden. De schroefdraad van de stabilisatie vervuult snel.



## Cabine & Comfort

De cabine biedt meer lengte dan breedte en voelt door de zijstijlen kleiner aan dan dat zij is. Het geluidsniveau is laag en het klimaat is goed te regelen. De luchtgeveerde Grammer-stoel heeft veel verstellingen en een rijder kan redelijk zitten. De buitenspiegels steken ver buiten de trekker uit.



## Voor en tegen

### Plus

- + Bediening transmissie
- + Fijne cabine
- + Schuin aflopende neus

### Min

- Hoog verbruik
- Weinig versnellingen tussen 4 en 12 km/h
- Elektronica moeilijk te doorgronden