

Zes stoerdere MF's

Massey Ferguson heeft een nieuw neusje. Stoer en sexy of juist lelijk. De diverse MF-importeurs zijn er nog niet uit. Zij zagen onlangs voor het eerst compleet nieuwe prototypes. En Landbouwmechanisatie was er exclusief bij. Overigens heeft niet alleen de motorkap van de zes trekkers een nieuwe vorm, daaronder is ook alles nieuw.

Tekst en foto's: Patrick Medema



De eerste aanblik geeft vaak meteen een eerste kwalificatie aan een trekker. Vormgeving is daarom niet onbelangrijk. Je wilt immers ook een mooie trekker. Bij een technische verbetering voert een trekkerfabrikant daarom vaak ook een nieuwe uitstraling door. Zo ook Massey Ferguson. Ingegeven door de strengere emissie-eisen heeft MF in het belangrijke vermogenssegment van 118 tot 140 kW (160 tot 190 pk) zes bestaande modellen nieuwe Sisu-diesels gegeven die aan Stage III voldoen: drie topmodellen in de 6400-serie (6485/6490/6495) en drie in de 7400-serie (7485/7490/7495). MF is niet voorzichtig te werk gegaan. Sterker nog, de hele voorkant is opnieuw gemaakt. De bestaande modellen zijn als het ware door de helft gehakt. De hele achterkant met de luxe, stille cabine is daarbij behouden gebleven en vanaf de cabine naar voren is alles vernieuwd. In Frankrijk kregen half mei de Europese MF-importeurs de eerste twee handgemaakte prototypes voor het eerst te zien.

▪ Motorkap

Wie ergens de MF typeaanduiding 6485/6490/6495 of 7485/7490/7495 leest, zal waarschijnlijk snel doorbladeren. De nummers op de trekkers zijn namelijk hetzelfde gebleven. Deze nieuwe typen vervangen de oudere.

Een afbeelding doet echter wonderen. Dan wordt duidelijk dat de constructeurs de trekkers flink onderhanden hebben genomen. Opvallend is hierbij de motorkap en dan met name de neus. De kap is groter en de neus niet meer vlak maar meer bolrond met twee ronde weggezonden lampen erin. Ook is de luchtinlaat aan de zijkant groter. Helemaal opzij tussen de wielen zit nog een zijpaneel met een soort kieuwen. Dit alles om de nieuwe zescilinder 6,6 liter Sisu common rail dieselmotor koel te houden. De motor paste namelijk niet meer onder de oude kap. Er moest ook een groter koelsysteem onder. Onder de kap is helemaal vooraan nu het luchtfilter te vinden. Via een paar clipjes kun je nu eenvoudig het filter eruit halen. Daarachter zit de radiator die nu door twee hendels om te draaien omhoog te klappen is voor onderhoud. Het zijpaneel zit met drie clips vast en is ook gemakkelijk los te halen. Voor oliepeil en oliefilter hoeft het zijpaneeltje er niet af.

▪ Nieuw chassis

Naast een nieuwe motorkap is ook de constructie van het chassis veranderd. De motor is nu geïntegreerd in het chassis. Bovendien is de ophanging van de vooras compacter. Aan de voorkant van het nieuwe chassis is nu af fabriek een geïntegreerde fronthef met aftakas leverbaar. De aanbouw is veel compacter dan bij een gewone fronthef het geval is waardoor er meer ruimte is om de wielen te draaien. Ook zou het steviger zijn volgens de fabrikant. In de optionele fronthef zitten bedieningsknoppen, twee hydraulische ventielen en een elektrische aansluiting mooi weggewerkt.

▪ Vermogen

De nieuwe Sisu-diesels voldoen, zoals eerder gezegd, aan de Stage III emissienormen. In alle zes modellen zit dezelfde zescilinder 6,6 liter common rail motor met vier kleppen per cilinder. Ten opzichte van de oude typen levert de nieuwe Sisu ongeveer 10 tot 20 pk meer bij het maximum vermogen met powerboost. De motor heeft bij 2.000 toeren aardig wat meer pk's dan bij het maximum toerental van 2.200 omw./min, zo'n 15 pk volgens ISO-meting. Dit moet de trekker door plotselinge zware omstandigheden heen helpen. Voor transport met zware aanhangers en aftakswerk is er ook nog een powerboost. Bij 2.000 toeren wordt er dan 25 pk extra vermogen uit de motor getrokken. Hierbij meten sensoren de krachten in de aandrijflijn. Als het nodig is, wordt automatisch extra vermogen



De koelelementen met filter en radiator zijn makkelijk bereikbaar.



Aan het nieuwe chassis kan een geïntegreerde frontheff.



De nieuwe Dana-vooras is compact opgehangen aan het chassis.

geleverd. De aftakas aanzetten tijdens het ploegen geeft dus geen powerboost. Klein opvallend vermogensdetail is er tussen de drie 6400- en 7400-modellen. Hierbij hebben de 6400-typen een schakeltransmissie (Dyna-6) en de 7400 een continu variabele transmissie (Dyna-VT). Het maximum vermogen van de cvt's is 5 pk hoger afgesteld, terwijl het aftakasvermogen gelijk is. Een variobak heeft dus iets meer vermogensverlies.

▪ Dyna-6 met 50 km/h

Tijdens de vernieuwingsslag is ook de transmissie van de drie 6400-modellen vervangen. Ze hebben nu de vorig jaar geïntroduceerde Dyna-6 Eco versnellingsbak. Hiermee heeft de hele 6400-serie nu deze bak. De Dyna-6 is vergelijkbaar met de Dyna-4, maar dan met zes powershifttrappen per versnelling of

groep zoals MF het noemt. Schakelen gaat supermakkelijk met een T-hendeltje rechts in de armleuning. Via een klein tikje schakelt de trekker tussen de zes powershifttrappen op, door een klein rood knopje aan de zijkant van het hendeltje in te drukken schakel je een groep hoger. Het kan echter ook automatisch door de AutoDrive Controller, een grote draaiknop, in te schakelen. Dan schakelt de trekker volledig automatisch de zes powershifttrappen en de vier groepen door. Gewoon gas geven en de trekker trekt dus op van 0 tot 40 of 50 km/h. Alsof het een cvt is. Hierbij kun je ook nog kiezen bij welk toerental de trekker schakelt. We schreven er in vorig jaar in het meinummer al over.

Nieuwe optie op de 6400 is een 50 km/h transmissie die zijn top haalt bij 1.900 toeren. Hierbij is standaard een nieuwe, geveerde

Dana-vooras; vering is optioneel bij 40 km/h bak. Deze as veert niet links en rechts beide wielen apart, maar in zijn geheel in het midden via een centrale cilinder. Hetzelfde systeem als Quadlink maar dan compacter. Andere, nieuwe optie op de GTA-monitor is video en isobus.

De Dyna-6 versnellingsbak is een intelligente en makkelijk schakelende bak. Wie speciaal een cvt wil, komt in de 7400-serie terecht. Met de zes nieuwe modellen heeft MF een interessante, lichte trekker met veel vermogen. Het is immers makkelijker om er gewicht op te doen dan af te halen. Wie de nieuwe MF's in het echt wilt zien, moet nog eventjes geduld hebben. De productie start pas deze zomer, zodat de eerste modellen eind september in Europa zullen rondrijden. ■

Technische kenmerken van de zes nieuwe MF's						
Type	6485 Dyna-6	6490 Dyna-6	6495 Dyna-6	7485 Dyna-VT	7490 Dyna-VT	7494 Dyna-VT
Motor	Sisu 6,6 liter zes cilinder common rail					
Vermogen bij 2.200 toeren (kW / pk)	118 / 160	125 / 170	137 / 185	121 / 165	129 / 175	140 (190)
Max. vermogen, bij 2.000 toeren (kW / pk)	129 / 175	137 / 185	146 / 198	133 / 180	140 / 190	203 (149)
Max vermogen met powerboost (kW / pk)	136 / 185	143 / 195	151 / 205	-	-	-
Max koppel (Nm)	836	880	904	836	880	904
Max. aftakasvermogen (kW / pk) bij 1.000 omw./min	118 / 160	125 / 170	132 / 180	118 / 160	125 / 170	132 (180)
Tankinhoud (l)	380	380	380	380	380	380
Hydrauliek (l/min) / bij werkdruk (bar)	110 / 200	110 / 200	110 / 200	110 / 200	110 / 200	110 / 200
Hefvermogen tussen kogels (kg)	9.100	9.100	9.100	9.300	9.300	9.300
Wielbasis (m)	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
Gewicht (kg)	6.550	6.590	6.770	6.830	6.830	6.940