

WEER PANORAMISCH,

Op deze plek schitterde vorig jaar al een Massey Ferguson 8S.265 met Dyna-7-powershiftbak. We schreven laaiend enthousiast over de nieuwe cabine, maar wat kritischer over de Dyna-7. Inmiddels is de trekker ook leverbaar met een cvt en is er een nieuw topmodel met 305 pk. Hoog tijd, om die óók aan een test te onderwerpen. Wel, het positivisme over de cabine blijft, en de welbekende vario bevalt stukken beter. Kantekening: de traploze bak verbruikt iets meer diesel.



MAAR NU TRAPLOOS

Dit moet je weten

- De Dyna-VT-transmissie werkt volgens ons een stuk plezieriger dan de eerder geteste Dyna-7-powershift. Keerzijde is dat de traploze trekker meer diesel verbruikt (6% meer bij puur trekwerk). Evengoed is de trekker 5% zuiniger dan het meerjarige gemiddelde.
- De motor is wat bescheiden afgesteld en levert 8 kW minder aftakasvermogen dan wat MF in de folder belooft.
- De cabine is fantastisch! Ruim, comfortabel en het zicht is ongekend.
- De 8S.305 is een zware jongen (weegt ruim 10,6 ton). Wel is-ie wendbaar (12,65 meter draaicirkel).

Ongeveer een jaar nadat Massey Ferguson de 8S-serie presenteerde (2020), kondigde de Franse fabrikant aan de serie uit te breiden met een nieuw top-model (tot 305 pk) en de optie om de trekker te bestellen met een traploze transmissie. Dat is voor ons reden genoeg om toch nog eens de 8S.305 Dyna-VT te vragen voor een uitgebreide trektest. Mede, omdat het juist de Dyna-7-transmissie was, waarop we destijds enig kritiek hadden, en dan met name op het gebruik ervan. Bijkomend voordeel van deze tweede 8S in de test is dat we ook zo af en toe het vergelijk kunnen trekken tussen de prestaties van beide transmissies – waarbij de nuance nodig is dat deze maximaal 305 pk levert, in plaats van 265 pk.

Altijd 305 pk

Deze 8S.305 Dyna-VT is natuurlijk voor een groot deel gelijk aan de 8S.265 Dyna-7 (zie *uitgave nr. 414*). Motorisch is-ie bijvoorbeeld vooral soft-warematig anders. Zo is er bijvoorbeeld ook geen sprake van boost. De testtrekker heeft altijd 225 kW/305 pk maximaal motorvermogen beschikbaar. De simpele verklaring daarvoor is dat de Dyna-VT-transmissie, anders dan de Dyna-7-power-hift, dat vermogen verdraagt. Daarom zijn de twee topmodellen 8S.285 en 8S.305 ook alleen leverbaar met een traploze transmissie. Bij de 8S.265, de grootste met powershift-transmissie, is de laatste 20 pk alleen beschikbaar als er ook via de aftakas of hydrauliek vermogen wordt afgenomen – waarbij de boost boven de 6 km/u progressief actief wordt.

Maar terug naar de huidige 8S.305. Het Duitse DLG voerde voor ons zoals gewoonlijk de metingen uit, te beginnen met de aftakasrem. Van het nominale motorvermogen van 184 kW/250 pk meet het DLG 178,1 kW aan de aftakas. Massey Ferguson geeft



Het motorblok is een 7,4 liter-Agco Power-zescilinder. De koelers kunnen niet openklappen. In de toekomst wordt mede daarom af fabriek een omkeerventilator leverbaar.

een maximaal motorvermogen van 225 kW/305 pk aan, en daarvan worden er 190,3 kW gemeten. Dat duidt niet alleen op een terughoudend afgestelde motor, maar het is ook 8 kW minder dan wat Massey Ferguson zelf als aftakasvermogen in de folder zet. Het dieselvebruik aan de aftakasrem is 243 g/kWh (+23,4 g/kWh AdBlue) bij nominaal toerental en 239 g/kWh (+21,9 g/kWh AdBlue) als het maximale motorvermogen wordt geleverd. Daarmee bevindt de 8S.305 zich op hetzelfde prima niveau als de Dyna-7-trekker vorig jaar.

Het wordt echter interessanter als we kijken naar de PowerMix-meting (zie *pagina 13*). Hierbij wordt de trekker namelijk op een rollenbank gereden en daar worden trek-, hydraulisch- en aftakasvermogen tegelijkertijd gevraagd. Bij deze test komt dus ook de efficiëntie van bijvoorbeeld de transmissie om de hoek kijken. Over het totaal van de PowerMix-metingen verbruikt de trekker 264 g/kWh (+28 g/kWh AdBlue). Daarmee is de trekker 5% zuiniger dan het meerjarige gemiddelde – prima score dus. Wel is het wat meer dan de Dyna-7 vorig jaar (toen 259 g/kWh). En als je puur kijkt naar de metingen waar ploegen en cultiveren is

nagebootst (trekwerk), dan blijkt dat het specifieke dieselvebruik van de Dyna-VT hier 4,5% hoger ligt dan met de 8.265 Dyna-7.

Het motorblok is trouwens, zoals in de hele 8S-serie, een 7,4 liter-Agco Power. Kleinigheidje: om de elegante motorkap te openen heb je een inbus-sleutel nodig. Die hangt netjes aan het contact-sleuteltje, maar toch, het maakt dit onnodig ingewikkeld. Hetzelfde geldt voor het koelerpakket; de koelers zijn allemaal vast gemonteerd en goed schoonmaken is daarom wat ingewikkeld. In de toekomst wordt mede daarom af fabriek een Hägele-omkeerventilator leverbaar. Uit eerdere metingen is gebleken dat die de meerprijs van ruim € 3.000 zeker waard is.

ML260 uit Marktoberdorf

Nog even door over de transmissie. Want de trekker reed ook voor de remwagen om de maximale trekkracht en het bijhorend dieselvebruik te meten. Resultaat: maximaal 166,3 kW en dat met een specifiek dieselvebruik van 276 g/kWh. Daarmee ligt het dieselvebruik 6% boven dat van de Dyna-7 vorig jaar (en ook boven menig ander cvt-trekker).

5% ZUINIGER DAN GEMIDDELD

De 8S.305 Dyna-VT verbruikt gemiddeld over de hele PowerMix-meting 264 g/kWh (+28 g/kWh AdBlue) en is daarmee 5% zuiniger dan het meerjarige gemiddelde. Wat opvalt is dat de trekker relatief gezien zuinig blijkt bij aftakas- en gemengde werkzaamheden, en bij puur trekwerk bevindt de trekker zich juist meer rond het gemiddelde.

Bij transport, met 40 km/u over een vlakke weg, ligt het verbruik 6,6% lager dan gemiddeld en bij 50 km/u is dat juist vrij exact het gemiddelde (-0,2%). Als je het hele testparcours meeneemt, met ook onbelast rijden en heuvels, dan ligt het verbruik juist lichtjes boven het gemiddelde van alle tot nu toe geteste trekkers.

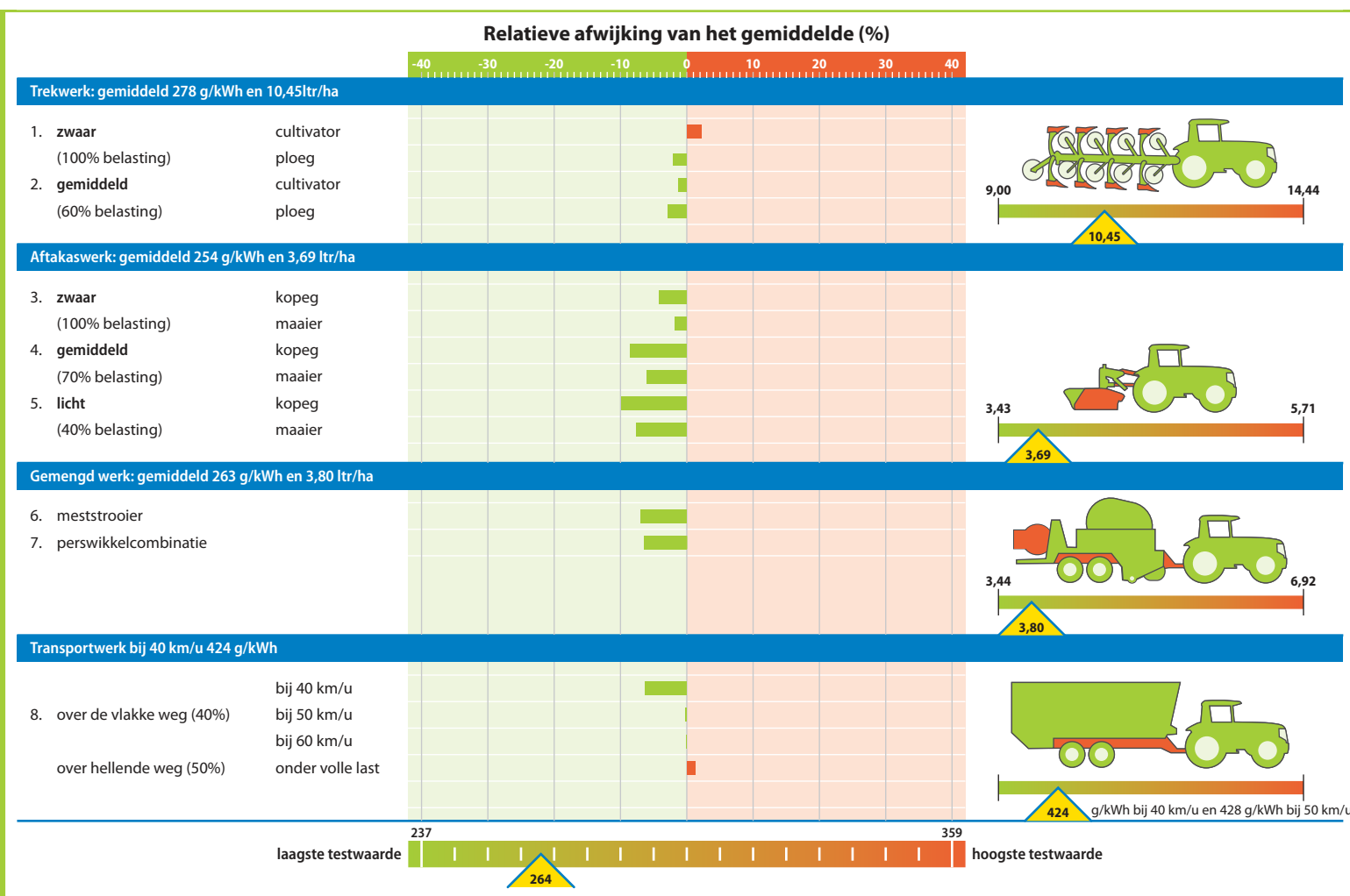
Met deze Powermix-test meten we aftakas-, trek- en hydraulisch vermogen, apart én gecombineerd. Hierdoor meten we een zeer reëel dieselvebruik. Volgens een vast protocol ondergaat elke trekker acht praktijktesten, waarbij de belasting afhangt van het maximale aftakasvermogen. De groene en rode staafjes staan voor de relatieve afwijking van de testtrekker ten opzichte van het gemiddelde van zijn eerder geteste concurrenten.



We hebben het model 8S.305 Dyna-VT uitgebreid in de praktijk getest, een jaar nadat we de 8S.265 Dyna-7 in de test hadden. Volgens ons werkt de Dyna-VT plezieriger en gemakkelijker, maar uit de metingen blijkt wel dat-ie iets meer diesel nodig heeft.



Het nieuwe topmodel 85.305 Dyna-VT wordt nog niet zo lang geleverd. Er zijn nog niet veel gebruikers met veel ervaring, en daarom ook een gebruiker van een 85.225 Dyna-VT aan het woord (zie pagina 17).



De transporttest laat een gelijke indruk achter. Bij 40 km/u wordt 424 g/kWh gemeten en bij 50 km/u is dat 428 g/kWh. Beide waarden zijn in orde, en bij 40 km/u ligt het verbruik 6,6% lager dan het meerjarige gemiddelde. Maar beide waarden zijn ook hoger dan de Dyna-7 (met hier respectievelijk 384 en 388 g/kWh). Positief is dan weer dat de 8S.305 Dyna-VT ruimte heeft voor 40 liter diesel extra, en dus 500 liter meebrengt (+43 liter AdBlue). Anderzijds: in plaats van vier toerentallen op de aftakas, is bij de Dyna-VT maar ruimte voor twee. Je moet dus kiezen voor 540E/1.000 of 1.000/1.000E.

De transmissie is overigens de ML260-Vario die onder andere bekend is van de grotere Massey Ferguson 8000(S)-serie en vorige Fendt 900-serie. Die transmissie wordt gebouwd in Marktoberdorf (Fendt), en volgens planning verhuist die productie binnenkort naar Finland (Valtra). De traploze transmissie is dus bekend: een gescheiden oliehuishouding, twee manueel wisselende rijbereiken, enzovoorts. Wat in de Massey Ferguson wel jammer is, is dat als je van rijrichting wilt wisselen, je dat doet met óf de knoppen op de rijhendel, óf de F/R-shuttle onder het stuur. Je kunt die twee niet makkelijk door elkaar gebruiken. De F/R-shuttle moet je eerst in neutraal zetten om de knoppen op de rijhendel te gebruiken. Massey Ferguson kiest er andersom juist voor om, net als vanouds, met de F/R-shuttle te kunnen versnellen en

vertragen. Verder valt op dat je niet te gehaast moet zijn als je de parkeerrem eraf haalt en weg wilt rijden, want dan gebeurt er niets. Hier zien we daarom graag automatisch voor. Verder: de transmissie werkt fijn en prima samen met de motor. En zoals gezegd, wat betreft rijplezier en gebruiksgemak zien we liever de Dyna-VT, dan de Dyna-7.

Hefkracht en olie zat

We meten ruim voldoende hefkracht, ook al meten we gek genoeg (alleen onderin) zo'n 1.400 daN (1,4 ton) minder dan die van de 8S.265 Dyna-7. Net als vorig jaar konden we het niet helemaal worden met de nieuwe, horizontaal geplaatste positiegelaar. Dat komt omdat-ie niet makkelijk met de vingers is vast te pakken, en daardoor lastig fijngevoelig te bedienen is. En een kleinigheidje: de knoppen op de rijhendel voor de snelhef blijven staan op heffen of zakken. Voordeel is dat er een 'neutraal'-functie is (pauzeknop), nadeel is dat het extra moeilijk is om de hef te integreren in bijvoorbeeld kopakkerautomatiek.

Vorig jaar waren we al lovend over de programmering van de hydrauliekventielen, net als over de gescheiden oliehuishouding. Beide zijn weer van toepassing, en in deze trekker kun je zelfs 85 liter olie ontnemen. En dan is er ook nog een nieuwe oliepomp genaamd 'ECO 205 l/min', die dit debiet bij 1.650 motortoeren moet leveren. Het DLG meet



Boven: het beeldscherm heeft een fijne weergave en het is nu mogelijk er een tweede bij te bestellen. De armleuning is ergonomisch, al konden wij het niet zo goed vinden met horizontaal geplaatste diepteregeling van de hef. **Onder:** een smalle motorkap, en een zeer goed afleesbaar scherm in de A-stijl.

TOPMODEL UIT 8S-SERIE ALLEEN LEVERBAAR MET TRAPLOZE DYNA-VT

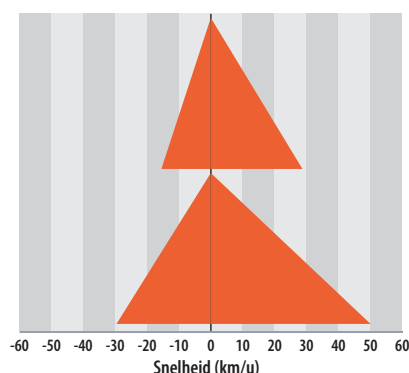
In de 8S-serie bood Massey Ferguson eerst twee transmissies aan: de Dyna-7-powershifttransmissie, en een Dyna-E-Power. Die laatste heeft geen elektronische component zoals de E zou kunnen doen vermoeden, maar hierbij is er een dubbele koppeling gemonteerd op de groepenschakeling van de Dyna-7-bak. In 2021 kondigde MF aan dat er ook een

traploze transmissie bij zou komen – de welbekende ML260 die we ook kennen van de grotere 8000S-serie en voorlaatste Fendt 900-serie. Tegelijk voegde MF er twee topmodellen aan toe (8S.285 en 8S.305), vanwege het simpele feit dat de Dyna-VT-transmissie, anders dan de Dyna-7-powershift, die vermogens 'verdraagt'. Afijn, de ML260 is bekend: twee groepen

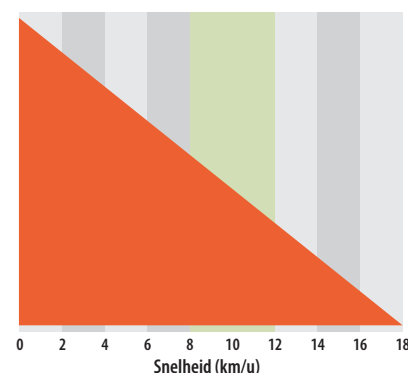
die je manueel moet wisselen en er is sprake van een gescheiden oliehuishouding. Wat betreft rijplezier en gebruiksgemak zien we de Dyna-VT liever dan de Dyna-7. En anderzijds: de meetgegevens laten zien dat die laatste efficiënter is. Bij het meten van de maximale trekkracht verbruikt de Dyna-VT bijvoorbeeld 6% meer diesel, dan de Dyna-7.



TRAPLOOS VOOR- EN ACHTERUIT



TRAPLOOS TUSSEN 4-12 KM/U





De cabine is gigantisch ruim en biedt een ongekend zicht. Het geluidsniveau is met 73,4 dB(A) bij vollast slechts gemiddeld.

PRAKTISCHE PLUSPUNTEN

- Stoel met ventilatie
- Praktische stuurwielverstelling
- Standaard luchtdroger
- Ruitenwisser aan rechterkant



Ruimte tussen motor en voorraam, en een gigantische ruitenwisser.



Onder de comfortabele bijrijdersstoel vind je een koelvak.



Achter dit paneel zit een goed bereikbare accu.

- Topstang blokkeert bij verwijderen van trekbeek
- Slechts één kopakkersequentie bruikbaar
- Trap blijft niet schoon (is aangepast)
- Ventilatie-blaaskracht instelling alleen via beeldscherm



Het cabinefilter aan de achterkant is slecht toegankelijk.



Een liggend geplaatst oliefilter – dat geeft een bende.



Je broek gaat kapot aan de sluitingen van de gereedschapskist.

PRAKTISCHE MINPUNTEN

een debiet van maar liefst 281,8 l/min met 1.950 motortoeren. Tijdens die meting zijn er trouwens drie ventielen parallel aangesloten, hoewel het eerste ventiel al een indrukwekkende olie-stroom van 147,6 l/min doorlaat. In totaal kan deze 8S bijna 78 kW hydraulisch vermogen leveren aan externe verbruikers – dat is meer dan 100 pk.

EINDOORDEEL



MOTOR

+ -

Prima motorkarakter, en het dieselverbruik is iets lager dan gemiddeld. Maar (aftakas) vermogen ligt lager dan wat er in de folder wordt beloofd.



TRANSMISSIE

+

Traploze transmissie met een prima motor-transmissieaansturing. Twee manueel wisselende rijbereiken en geen automatische parkeerrem aanwezig.



AFTAKAS

+

Maar twee aftakastoerentallen.



COMFORT

+

Stuurt fijn en een kleine draaicirkel. Flink eigen gewicht maar toch een goed laadvermogen. Remmen zijn ook in orde.



HEFINRICHTING

+

Zeer veel hefkracht. De bediening, met name het draaiwiel voor de diepte-instelling, kan beter.



HYDRAULIEK

++

Zeer veel hydraulisch vermogen aanwezig en prima instellingen via het menu.



CABINE

++

Ruimte, comfort en het zicht zijn zeer goed. Het geluidsniveau is slechts gemiddeld. Zeer goede beeldschermweergaves. Een paar kleinheden als het gaat om ergonomie.



PRIJS/PRESTATIE

In standaarduitvoering € 1.165 per kW maximaal motorvermogen, en in testuitvoering € 1.639 per kW nominaal motorvermogen. Dat is gemiddeld.

WAARDERING:

++ UITMUNTEND
+ GOED

=

GEMIDDELD

-

MATIG

--

SLECHT

Onderschat z'n gewicht trouwens niet: de testtrekker weegt leeg 10.655 kilo. Een zware jongen dus. Dankzij het toegestane totaalgewicht van 16 ton blijft er nog een behoorlijk laadvermogen van 5.670 kilo over. En met VF 600/70 R30 en 710/70 R42 is de draaicirkel van slechts 12,65 meter – zeer goed.

Grote cabine, kleine kritiek

Dan de cabine! Die is gelijk aan die van de 8S-trekker die we vorig jaar testten en daarom herhalen we hier alle lof. De cabine is enorm, en scoort subliem op zaken als ruimte, comfort en zicht. Vooral dat laatste, dat zicht, is iets wat meteen opvalt als je plaatsneemt. De verticale ruitenwisher voorop is gigantisch en heeft een ongekend wisbereik – en de zekering van ruitenwissermotor blijft nu heel als de wisser nog aanstaat als de ruit al droog is. We meten onder belasting een geluidsniveau van 73,4 dB(A) – er zijn klasse-concurrenten die dat beter doen.

Nu MF bezig is om het contactsleuteltje een andere plek te geven (niet meer bij de knieën) blijven er nog twee kritiekpuntjes over. Ten eerste sluit de grote deur vrij moeizaam. En ten tweede werken de richtingaanwijzers niet ideaal. Als je er gewoon op tikt, wordt deze na 100 m of 45 seconden automatisch uitgeschakeld – goed idee, maar niet lang genoeg als je er iets achter hebt hangen. Dat je hem pas na drie klikjes uit kunt zetten als je een foutje maakt, wordt aangepast.

Het is nu mogelijk om twee Datatronic-beeldschermen te bestellen, voor als één zo'n 9 inch



De rijhendel ligt lekker in de hand en biedt vele functies die je met de duim kunt bedienen.

scherm niet voldoende is. Detail: je kunt hier niet even snel de trekkerfuncties op het andere beeldscherm zetten, want voor een nieuwe indeling moeten de schermen eerst opnieuw opstarten. Qua menustructuur en weergavekwaliteit valt er niets te klagen. Hetzelfde geldt voor het fijne display in de A-stijl, wat een zeer waardige vervanger is voor het traditionele dashboard achter het stuur.

Met de zogenoemde MultiPad-rijhendel met microjoystick en de kleine kruishendel met vrij toewijsbare functies heb je veel bedieningsmogelijkheden. Dit vergt enige oefening, ook totdat je de talrijke afkortingen zoals FV1 en FV2 of H1, H2, H3 enzovoort onder de knie krijgt. Niettemin: de mogelijkheid om het proportionele bereik van de ventielbediening te gebruiken, zelfs met actieve tijdregeling, toont het potentieel van deze 8S.

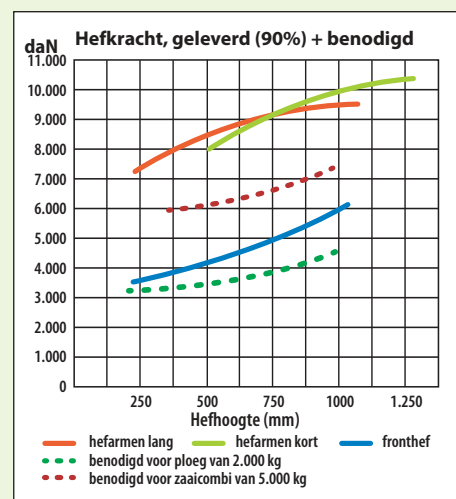
TEKST: HUBERT WILMER, BOB KARSTEN

FOTO'S: STEFAN TOVORNIK, HUBERT WILMER, BOB KARSTEN

RUIM VOLDOENDE HEFVERMOGEN



De 8S.305 Dyna-VT heeft volgens de metingen ruim voldoende hefkracht voor de verschillende werktuigen. Opvallend is, dat met de hefarmen onderin, de trekker 1,4 ton minder tilt dan de 8S.265 Dyna-7 die we eerder testten. Met de hefarmen omhoog is dat verschil een stuk kleiner,



en dan tilt-ie maar liefst 9.531 daN (9,7 ton). De fronthef tilt 3.537 daN (3,6 ton).



**GEERT RUTTEN (57),
CULTUURTECHNISCH
BEDRIJF KLAAS PELS,
VELDHOVEN (N.-BR.)**

“De opstart ging wat stroef. Maar sinds we de instellingen goed kregen uitgelegd, hebben we de trekker goed in de vingers.”

‘HEEL RUIME CABINE EN HET ZICHT IS RIANT’

Muziekproducer Klaas Pels startte tijdens de coronapandemie een cultuurtechnisch bedrijf en gebruikt daarvoor nu twee Massey Fergusons 7719S met maaïarmen en een uit de 5S-serie. Halverwege 2023 kwam daar een 8S.305 Dyna-VT bij, die in de wintermaanden wordt ingezet voor een 5 ton zware MeriCrusher (bosfrees).

Chauffeur Geert Rutten: “De trekker heeft een opvallend ruime cabine, met een goede stoel. En uiteindelijk heeft deze ook luchtstroomopeningen bij de voeten. Het zicht is riant, en de draaicirkel uitstekend. En ondanks de brede motorkap, kan ik de binnenkanten van de voorwielen zien,” vertelt Geert die ook allerlei gereedschap en zelfs een stokzaag in de cabine heeft liggen. De contactsleutel krijgt bij de onderhoudsbeurt een andere plek, zodat Geert er niet meer tegenaan stoot als hij gedraaid zit.

Rutten weet precies wat de trekker kan. Hij rijdt 300 m/u achteruit met 1.980 motortoeeren, waarbij de bosfrees zo’n 25 cm diep al het hout kapotslaat en vermengd. Als hij een boomstronk ziet aankomen, vertraagt hij tot 100 m/u – en met de grens-

lastregeling op ‘0’ ingesteld, vreet de Massey Ferguson zich dan langzaam door het hout heen; de hele trekker staat er soms bij te schud-den.



Klaas Pels Cultuurtechniek heeft sinds halverwege 2023 een Massey Ferguson 8S.305 Dyna-VT in gebruik. Deze is ruim 200 uur gebruikt voor een bosfrees, dieplader en dumper.



**BERT KRIPS (34), TERZOOL
(FR.)**

“De cabine is heel ruim en biedt goed zicht rondom. Ik moet echt even schakelen als ik weer in de 7720 stap.”

‘MET VARIO VIND IK HET EEN HARTSTIKKE FIJNE TREKKER’

In het werkgebied van loonwerker en melkvee-houder Bert Krips is het gewoonte om een opraapwagen achteruit de kuil op te drukken. Een Massey Ferguson 7720 Dyna-VT op 900/60 R38's legt het op dat gebied af, voor een Pöttinger Jumbo op achtwielig onderstel. Een trekker uit de 8S-serie is dan de logische opvolger. Omdat een traploze transmissie in de 8S pas later beschikbaar was, gebruikte Krips bijna twee jaar een 8S.245 Dyna 7 E-Power. Bert: “Maar ik kon het niet vinden met die transmissie. Ik vond hem niet snel en soepel genoeg schakelen, en hij ging eens kapot. En ik ben ook gewoon een vario gewend.” Dus toen de vario wél beschikbaar was, kocht Krips een 8S.245 Dyna-VT waarmee hij inmiddels 1.300 uur naar tevredenheid heeft gereden. Krips noemt het ‘een hartstikke fijne trekker’, en hij laat weten dat deze een opraapwagen moeiteloos omhoog drukt. De loonwerker is positief over de gescheiden oliehuishouding, de grote cabine met daarin veel ruimte, en het vele zicht rondom. Anderzijds is Bert kritisch over het dieselverbruik, dat hij aan

de hoge kant vind, vergeleken met de 7720. Verder noemt hij een aantal details: een richtingaanwijzer die niet automatisch teruggaat, een contactslot waar je met knieën tegenaan stoot, en een te kleine gereedschapskist.



Krips gebruikte de Massey Ferguson 8S.245 Dyna-VT zo’n 1.300 uur op het melkvee- en loonbedrijf. De trekker wordt vooral gebruikt voor een transport-tank, sleepslang, vlindermaaier en opraapwagen.

TESTMETINGEN

Aftakasvermogen

Maximaal (bij 1.850 tpm)	190,3 kW
Bij nominaal toerental	178,1 kW
Maximaal koppel (1.400 tpm)	1.146 Nm
Koppelstijging	31,5%
Bij toerendaling	28%
Wegrijkoppel	110%

Dieselvebruik + AdBlue

Bij max. vermogen	239 + 21,9 g/kWh
Bij nom. vermogen	243 + 23,4 g/kWh
Bij max. vermogen	54,6 l/u
Bij nom. vermogen	51,9 l/u

Trekkracht (+dieselvebruik)

Maximaal	166,3 kW (276 g/kWh)
Nominaal	155,7 kW (278 g/kWh)

Transmissie Aantal versnellingen tussen

4-12 km/u	traploos
-----------	----------

Maximale hefkracht

Onder	7.281 daN
Midden	8.951 daN
Boven	9.531 daN
Hefweg	84,6 cm (23 tot 107,6 cm)

Fronthef

Onder	3.537 daN
Midden	4.515 daN
Boven	6.120 daN
Hefweg	81,4 cm (22,1 tot 103,5 cm)

Hydrauliek

Bedrijfsdruk	201 bar
Max. opbrengst	281,8 l/min
Max. vermogen	77,9 kW (266,3 l/min, 175,5 bar)

Geluidsniveau

Met gesloten cabine	73,4 dB(A)
---------------------	------------

Draaicirkel en remmen

Zonder 4wd	12,65 m
Maximale afremming	5,9 m/s ²
Bij pedaalkracht	39,1 daN

Afmeting, et cetera

Testgewicht	10.655 kg
Toelaatbaar gewicht	16.000 kg
Gewichtsverdeling v/a	4.410/6.245 kg
Specifiek gewicht	58 kg/kW
Lxbxh	605x277x332 cm
Wielbasis	305 cm
Spoorbreedte v/a	205/204 cm
Bodemvrijheid	44,5 cm

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor

Een Agco Power 7,4 liter-zescilinder met een nominaal motorvermogen van 184 kW/250 pk bij 1.950 motortoeren (volgens norm ISO 14396). De zogeheten LFTN-DN5-motor voldoet aan de Fase V-emissienorm met dieseloxydatiekatalysator (DOC) en Soot-katalysator-roetfilter.

Transmissie

Traploze ML260 met twee rijbereiken. Afhankelijk van de gekozen groep traploos van 0,03 km/u tot 28 km/u of tot 50 km/u, en achteruit tot 16 of tot 28 km/u.

Remmen

Natte meervoudige schijvenremmen in de achteras, en op de aandrijf-as van de voorwielaandrijving, hydraulisch bekrachtigd, en de voorwielaandrijving schakelt in bij het remmen.

Elektronica

12 volt-accu (170 Ah), dynamo met 250 ampère en startmotor met 4,2 kW/5,7 pk.

Hefinrichting

Categorie II/III, en EHR met regeling via de trekstangen. Dansonderdrukking, automatische zijstabilisatie en optioneel een fronthef.

Hydrauliek

Axiale plunjerpomp met 205 l/in ECO (standaard

is 205 l/min). 200 bar werkdruk en maximaal 5+4 ventielen met tijd- en doorstroomregeling.

Aftakas

1000/1000E (optioneel 540E en 1000). Elektrohydraulisch ingeschakeld. Frontaftakas optioneel af fabriek.

Assen en rijwerk

steekas met lamellen-differentieelblokkering, die net als de voorwielaandrijving elektrohydraulisch wordt ingeschakeld. Banden tijdens de test: VF710/70 R42 achter en VF600/70 R30 voor.

Onderhoud

Motorolie omvat 28 liter met een verversingsinterval van 600 uren. Transmissieolie telt 70 liter (elke 2.400 uur wisselen). Hydrauliekolie: 115 liter en elke 1.200 uur wisselen. Koelsysteem: 25 liter.

Prijzen

Topmodel 8S.305 Dyna-VT is er vanaf € 262.990. En inclusief alle opties, zoals voorasvering (€ 5.230), 205 l/min-Eco-pomp (€ 2.000), fronthef (€ 6.790), luxe, lederen en geventileerde stoel (€ 2.540), gps-systeem (€ 7.850) en twee beeldschermen (€ 4.470), ligt de brutoprijs net boven de € 300.000.



Onderschat z'n gewicht niet: de testtrekker weegt leeg 10.655 kilo. Een zware jongen dus. Dankzij het toegestane totaalgewicht van 16 ton blijft er nog een behoorlijk laadvermogen van 5.670 kilo over.

DRIE KLASSE-CONCURRENTEN

In dit overzicht vergelijken we de meetgegevens van de 85.305 Dyna-VT met die van twee eerder geteste concurrenten. In dit segment (ruim 10 ton, om-en-nabij 300 pk en traploos), hebben we onlangs de Deutz-Fahr 8280 TTV getest, en de New Holland T7.315 HD. Let op: die laatste is zwaarder dan de 85.305 Dyna-VT.



Massey Ferguson 85.305 Dyna-VT
TREKKER 426



Deutz-Fahr Agrotion 8280 TTV
TREKKER 408



New Holland T7.315 HD
TREKKER 417

Trekkertest in...			
MOTOR			
Nominaal vermogen	184 kW/250 pk (ISO 14396)	197 kW/268 pk (ECE-R120)	221 kW/301 pk (ECE-R 120)
Cilinders/motorinhoud/emmissienorm	6/7,4 l/Fase V	6/6,1 l/Fase V	6/6,7 l/Fase V
Max. aftakasvermogen	190,3 kW @1.850 tpm	198,0 kW @1.700 tpm	215,9 kW @1.700 tpm
... bij nom. motortoerental	178,1 kW @1.950 tpm	193,5 kW @2.100 tpm	199,2 kW @2.100 tpm
Merk en type	Agco Power LFTN-D5	Deutz TTCD 6.1 L6	FPT NEF 6,7
DIESEL- EN ADBLUE-VERBRUIK			
Specifiek verbruik bij max. vermogen	239 + 21,9 g/kWh	228 + 8,8 g/kWh	218 + 22,7 g/kWh
Specifiek verbruik bij nom. vermogen	243 + 23,4 g/kWh	241 + 8,3 g/kWh	225 + 22,2 g/kWh
Absoluut bij max. vermogen	54,6 l/u	54,4 l/u	56,9 l/u
Gemiddelde Powermix-waarde	264 + 28,0 g/kWh	261 + 12,0 g/kWh	255 + 26,7 g/kWh
Max. koppel	1.146 Nm @ 1.400 tpm	1.169 Nm @1.300 tpm	1.189 Nm @1.500 tpm
Koppelstijging	31,5%	32,6%	31%
... met toerendaling	28%	38%	29%
Diesel- en AdBlue-tank	500 + 43 l	505 + 35 l	630 + 96 l
TRANSMISSIE			
Aantal versnellingen	traploos	traploos	traploos
Aantal powershifttrappen	traploos	traploos	traploos
Aantal groepen	traploos	traploos	traploos
Rijrichtingswissel	onder last schakelbaar	onder last schakelbaar	onder last schakelbaar
Aantal versnelling tussen 4-12 km/u	traploos	traploos	traploos
HEFINRICHTING			
Hefkracht onder/midden/boven	7.281/8.951/9.531 daN	7.200/8.800/10.200 daN	9.810/9.639/9.900 daN
Hefweg	84,6 cm	82,1 cm	83,5 cm
Hydrauliek			
Bedrijfsdruk	201 bar	203 bar	200 bar
Max. opbrengst	281,8 l/min	226,0 l/min	199,6 l/min
Max. hydr. vermogen	77,9 kW	62,8 kW	54,7 kW
Ontneembare olie	85 l	90 l	70 l
TREKKRACHT			
Maximale trekkracht	166,3 kW	162,3 kW	186,1 kW
... met brandstofverbruik	276 g/kWh	270 g/kWh	253 g/kWh
GELUIDSDRUK			
Met gesloten cabine	73,4 dB(A)	75,2 dB(A)	70,9 dB(A)
REMMEN			
Gemiddelde vertraging	5,9 m/s ²	5,2 m/s ²	4,8 m/s ²
.... met pedaalkracht	39,1 daN	35,2 daN	30,1 daN
DIMENSIES			
Draaicirkel zonder 4wd	12,65 m	13,10 m	14,80 m
Testgewicht	10.655 kg	10.565 kg	11.775 kg
..... daarvan op vooras	4.410 kg (41%)	4.365 kg (41%)	4.990 kg (42%)
..... daarvan op achteras	6.245 kg (59%)	6.200 kg (59%)	6.785 kg (58%)
Toegelaten totaalgewicht	16.000 kg	16.000 kg	16.800 kg
Laadvermogen	5.345 kg	5.435 kg	5.025 kg
Specifiek gewicht	58 kg/kW	50 kg/kW	53 kg/kW
Brutoprijs	€ 262.990	€ 256.609*	€ 322.748*

*= vanafprijs, bron: www.trekkersonline.nl/trekkers