

nodig hebben. Bij een Deutz-Fahr Agrostar is een keuze mogelijk uit een 540- en 750-toerige aftakas.

De keuze hangt af van de voorkeur die de koper geeft aan brandstofverbruik en vermogen. De 750-toerige versie is bedoeld als brandstofbespaarder. Die draait ook 540 toeren, maar bij een lager motor-toerental als de normale 540-toerige aftakas. Uit de kromme van het specifieke brandstofverbruik valt op te maken dat de 750-toerige aftakas dus minder diesel consumeert, maar dat deze tegelijkertijd enige kW's moet prijsgeven.

Rechts van de zitplaats is de keuzehendel voor de 540-/750- en 1000-toerige aftakas gemonteerd. Handige borgschuifjes zorgen ervoor dat de hendel altijd in de gekozen stand geblokkeerd blijft. Het in- en uitschakelen van de aftakassen vindt plaats via een hydraulisch krachtig schakelmechanisme, dat ook onder belasting te gebruiken is. De signalering met lampjes op het dashboard is zeer compleet,

het langzame werk is deze Deutz-Fahr trekker ook met een kruipbak uitgerust. Het snelheidsstraject hiervan ligt tussen 460 en 1740 meter per uur. Deze transmissie is met zijn zes versnellingen en vier groepen dus al aardig compleet.

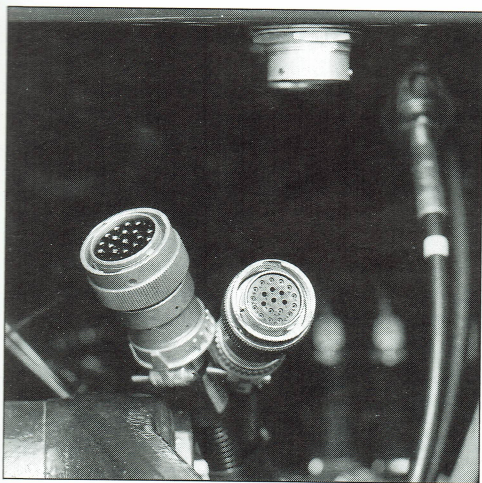
Voor wie dit nog niet genoeg vindt is als optie een onderbelasting schakelbare hoog-laag (de Powermatic) leverbaar. De hoeveelheid versnellingen die je dan tot je beschikking hebt is 48, twee keer zoveel als bij de standaarduitvoering.

De DX 6.11 heeft een volledig gesynchroniseerde transmissie en de schakelingen laten zich goed bedienen. Aan de opbouw van de versnellingen is te zien dat de snelheden van de lage tot en met de hoge groep netjes in elkaar overlopen.

Wat de trekker mist is een omkeerschakeling. Daardoor blijft het aantal snelheden achteruit beperkt tot zes. Om toch enigzins een effect van gelijke rijsnelheden voor- en achteruit te creëren heeft de DX



Uitgaande van Deutz-Fahr's fabrieksopgave, schiet de hefinrichting 800 kg hefvermogen tekort. Toch is de 5689 kg (door het hele traject), die hij volgens de OECD-meting maximaal kan tillen, al een respectabele prestatie



Een detail afkomstig uit de defensiewereld: de verbindingsstekkers voor de elektriciteitsdraden. Ze zijn gekoppeld aan de onderzijde van de cabine. Met het snelkoppelsysteem is een eenvoudige controle van de bedrading mogelijk. Bovendien is het handig bij een eventuele verwijdering van de cabine

wat tevens een bijdrage levert aan de veiligheid.

Eveneens mooi afgewerkt zijn de uiteinden van de aftakasstompen. De spiebanen zijn niet alleen afgeschuind, maar tevens voorzien van kleine inkepingen. Ze zorgen ervoor dat het aanbrengen van tussenassen probleemloos verloopt. Ook bij stilstaande motor gaat dit vlekkeloos, omdat de aftakasstomp makkelijk met de hand te draaien is.

TRANSMISSIE Een groot deel van het aftakaswerk valt in het snelheidsstraject van drie tot twaalf kilometer per uur. De standaarduitvoering van de DX 6.11 heeft hierin negen snelheden liggen, uitgaande van nominaal motortoerental. Voor

6.11 zijn achteruit (R) tegenover de middengroep (M) liggen. Het snelheidsverschil is acht procent.

HEFINRICHTING Net zo compleet als de transmissie is Deutz-Fahr's Agrotro-nic-h, het bedieningspaneel van de elektronische hefinrichting. In het paneel zijn draaiknoppen opgenomen voor de meest uiteenlopende heffuncties. Daaronder vallen trekkraft- en positieregeling met de mogelijkheid van mengregeling, hefhoogtebegrenzing en een reactiegevoeligheidsinstelling.

De bediening van de Agrotro-nic-h is heel plezierig. Op het paneel en de draaiknoppen staan goede coderingen en de verschillende functies zijn duidelijk geordend.

Over de draaiknoppen is een strip aangebracht, waar tijdens de bediening de hand op kan rusten.

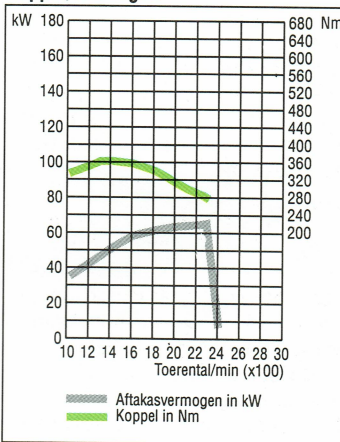
De Agrotro-nic-h ontvangt zijn impulsen voor de trekkraftregeling van twee krachtmeetpennen. Dat is bijzonder, want de meeste elektronische hefsystemen hebben er maar één. Twee krachtmeetpennen kunnen meer dan één, moet Deutz-Fahr gedacht hebben. Dat uit zich onder meer in een zeer nauwkeurige werking, maar ook in de prijs. Wij vragen ons daarom af, of de toegenomen nauwkeurigheid ook meer rendabiliteit zal opleveren.

In bediening schiet de hef van de DX 6.11 dus niets tekort. Wel in het hefvermogen, althans als we Deutz-

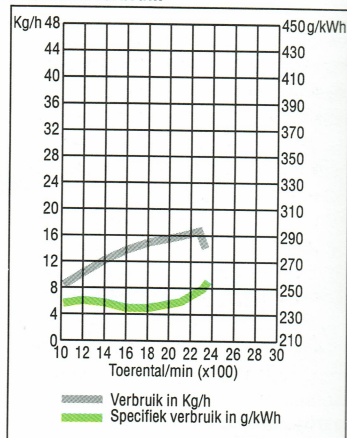
Fahr's fabrieksopgave erbij betrekken. De maximale hefkraft door het hele traject bedraagt 5689 kilogram. Die prestatie levert hij inclusief de hulp van twee extra zware cilinders. Voor een 76 kW trekker is dat beslist niet slecht. Deutz-Fahr geeft echter zelf een waarde op die ruim 800 kilogram hoger ligt en dat komt duidelijk niet overeen met de werkelijkheid.

HYDRAULIEK Het buitenwerkende circuit van de DX 6.11 komt niets tekort. De standaarduitvoering van deze trekker heeft twee reservoirs met een totaalinhoud van 25 liter. Met een maximale capaciteit van 54 liter per minuut bij

Koppel/Vermogen



Brandstofverbruik



Vermogen, koppel en brandstofverbruik van de Deutz-Fahr DX 6.11 Agrostar, geme-tend aan de aftakas volgens OECD-normen