

DEUTZ FAHR DX 6.30 SE

# Krachtpatser verwent bestuurder

De zware 6.30 van Deutz Fahr komt over als een krachtpatser. Hij maakt het de bestuurder naar de zin met zaken als een luxe cabine, veel-keuze transmissie, boordcomputer en n hoog-laag per versnelling

door Henk Beunk en Gerrit Wesselink

De trekker met de lange type-aanduiding meet 457 cm in de lengte en 230 cm in de breedte. De cabine zit op 271 cm relatief laag. Makkelijk met het oog op doorrij-hoogten, moeilijk voor lange mensen.

Met 13 frontgewichten rust er 45 procent van het totaalgewicht op de vooras. Redelijk, maar moeilijk verder uit te breiden. Zonder frontgewichten drukt er maar 37 procent op de vooras.

De letters SE (Sieberg Ede) vertellen dat hij meer in huis heeft dan de gewone 6.30; onder meer een automatische slipregeling en een hydraulische aftakas-inschakeling.

## Prettige cabine

In de luxe, vriendelijke cabine is het zicht naar alle kanten goed. De bestuurder zit er als een vorst in de luchtgeveerde Grammer stoel die zich aanpast bij zijn gewicht. Ook de rijder kan er tamelijk goed zitten. De radio met luidsprekers op oorhoogte hoeft niet hard aan, want de trekker produceert niet meer geluid dan 79 dB(a).

Het rij-comfort is goed, het rijgedrag op de weg stabiel. De Agrotronic boordcomputer is een fraai stukje elektronika. Maar het kost wel even tijd voor je hem geheel hebt leren doorgronden.

Het is niet alles goud wat er blinkt. Als je het portier opent, steekt het erg ver buiten de cabine uit. De linker buitenspiegel (er is er maar een) zit aan het portier en is moeilijk in te stellen. Gelukkig biedt de binnenspiegel soelaas.

Het in- en uitstappen gaat niet echt gemakkelijk. De onderste trede zit hoog en de afstand tot de volgende is groot. Veel steun is er bij het uitstappen niet.

De verwarming doet het goed, maar komt vrij langzaam op 'toeren': eerst moet de motorolie

warm worden. Het portier en de voorruit hebben een 'doorwaai-stand'. Dus benauwd hoeft u het niet te krijgen. Wel zult u de radio harder moeten zetten: met de frisse lucht komt ook de volle mep trekkerkabaal naar binnen.

De combinatie van ventilator en achterruit is wat dat betreft beter. Die beïnvloedt het geluidsniveau nauwelijks.

## Zes cilinders luchtgekoeld

Niet alleen voor Deutz Fahr, maar ook voor andere merken geldt dat u er goed aan doet een nieuwe trekker na een tiental bedrijfsuren te laten controleren op het aftakasvermogen. Laat daarbij tevens het brandstofverbruik bepalen. Dat kan teleurstelling voorkomen. Bij onze testtrekker moest importeur Sieberg eerst een paar maal sleutelen om dicht in de buurt te komen van de 85 kW die de luchtgekoelde zescilindermotor volgens de fabrikant levert. Ook bij de slotscore van 84 kW bleef het specifieke brandstofverbruik hoger dan de 235 gr/kw/h die het oecd-rapport als toelaatbaar aangeeft.

## Transmissie: 60 mogelijkheden

De bedieningsknop van de hoog-laag-schakeling zit direct voor het drukken op de versnellingspook. De 24 + 6-bak heeft door deze

Deutz Fahr heeft bij de 6.30 de bedieningsknop van de onder belasting schakelbare hoog-laag op de versnellingspook gezet. Het is daarmee plezieriger werken. Samen met zes versnellingen en vier groepen komt u aan 48 mogelijkheden vooruit

hoog-laag 48 + 12 mogelijkheden. Die 48 zijn goed verdeeld. Een kniesoor die een punt maakt van het gaatje tussen de 1,7 en 2,1 km per uur. Wel vervelend is dat de hendel van het handgas moeilijk bereikbaar is, en dat wordt volstaan met slechts één achteruitgroep. Zo gaat de trekker bij achteruitschakelen vanuit de langzame groep te snel en vanuit de transportgroep te traag. Maar door zijn 12 (zesmaal twee) mogelijkheden heeft de achteruitgroep een groot bereik.

Ertegenover ligt de in de praktijk meest gebruikte groep, de snelle veldgroep. Beide zijn gesynchroniseerd en geven voor- en achteruit ongeveer dezelfde snelheid.

## Koppelen een makkie

Een bekrachtiging op het pedaal maakt van het koppelen een makkie. Hoeveel 'werk' deze overneemt, merk je als je als bestuurder het pedaal voor het starten intrapt. Dat gaat zwaar. Als de oliedruk een handje of liever een voetje meehelpt, blijft er van de pedaaldruk maar 200 Nm over.

## Sturen en draaien

De verticale en de horizontale stuurversnelling zijn heel geslaagd op één hendel samengebracht.

De draaicirkel is groter dan gemiddeld. En dat terwijl de spoorbreedte van 180 cm veel ruimte aan de voorwielen biedt. De cirkel wordt 1,40 meter kleiner als je de voorspatborden wegneemt en de begrenzingsringen omdraait.

**Bij 'nood' vallen remmen tegen**  
Op de snelle as van de eindvertraging, links en rechts van de achterbrug, zit een kloeke remschijf. Klauwen zorgen voor dubbele belemmering. Ook op de aandrijfas naar de voorwielen zit een schijf. Deze combinatie voldoet aan de verwachtingen. Maar bij een noodstop rolt de trekker vrij ver door. Bij ontkoppelde pedalen, als de voorwielen niet meer remmen, kun je eveneens moeilijk zo veel kracht zetten dat het desbetreffende wiel blokkeert. Ook de handrem is niet fenomenaal.

## De lampjes

Zoals zo veel trekkerfabrikanten heeft Deutz Fahr nagelaten het aanstaan van de richtingwijzer goed zichtbaar te maken. Er is beter nagedacht over het voorkomen van avondlijke reflectie door de breedtelichten. Dat bewijzen de zwarte plakstroken op het glas van de portieren.

## Heffen gaat nauwkeurig

De trekker moet tussen de kogels 5.100 daN (zo'n 5.200 kg) kunnen tillen. Wij kwamen met onze metingen niet verder dan 4.450 daN. Dat is voor deze klasse een gemiddelde waarde. Het heffen gaat elektronisch en dus zeer nauwkeurig. Er is een daalsnelheidsregeling, hoogte- en dieptebegrenzing, trekkracht-, positie- of mengregeling, een vergrendeling en een reactiegevoelheidsinstelling.

Maar wat moeten we met de automatische slipregeling? We voelden in het veld geen verschil als ze was ingeschakeld.

Dat trekstangen en topstang snelkoppelingen hebben, is in deze vermogensklasse heel gewoon. Handig is wel dat u via drukknoppen links en rechts aan de achterzijde de hef kunt bedienen.

Ook 'prettig geregeld' is het dat je de topstang in de lengte ruim kunt verstellen. Jammer dat er geen ruimte is voor bevestiging van losse topstang categorie 2.

## Hydrauliek stemt tevreden

De trekker levert aan de snelkoppelingen 40 liter/min bij een tegendruk van 170 bar. Netjes. Aanleiding tot tevredenheid geven ook de twee dubbelwerkende stuurventielen en de drukloze re-

