

bel en fronttrekhaak zijn niet aanwezig.

Cabine

De opbouwcabine van de Shibaura is van het Oostenrijkse fabriek Mauser. Een compliment is op zijn plaats vanwege de fraaie constructie.

De in- en uitstap zijn niet ruim, maar net voldoende. Een slim detail is dat de treden gemonteerd zijn in lijn met de in- en uitstaprichting.

In de cabine is de ruimte beperkt, maar ook hier geldt dat het niet acceptabel is. De importeur zou verbetering kunnen aanbrengen door het gereedschapvak achter de stoel te verwijderen. De stoel kan dan zeker tien cm verder achteruit.

Het geluidsniveau in de cabine is laag: 80 dB(a). Als u achter- en zijruiten opent, wordt het maar nauwelijks hoger; dat is een plezierig gegeven.

De verwarming oogt bescheiden, maar de capaciteit is dat niet.

Verse lucht van buiten wordt niet aangezogen. Voor de ventilatie geldt hetzelfde. Voor echte verversing moet u dus de voorruit op de doorwaai stand zetten. De achterruit heeft ook zo'n stand. Wij konden die niet benutten, omdat het oogje om hem aan vast zetten ontbrak. We zullen dat maar op een slordigheidje houden. Behalve voor het doorwaaien is die „iets open stand“ ook belangrijk voor het aankoppelen van werktuigen. Als de achterruit dicht zit, is er te veel lichtreflectie en helemaal open komt hij vaak in de knoei met het werktuig.

Onderhoud

Gemakkelijk en doordacht, zo zouden we het onderhoud aan de 6040 willen omschrijven. Het enige punt dat wat verbetering kan gebruiken, is de vulopening van de brandstoftank. Deze zit op de motorkap waardoor het zicht erop beperkt is. Door de geringe afmetingen van de trekker zit hij gelukkig wel vrij laag.

Gering is ook de inhoud: 55 liter. Om met een tankvulling rond te komen, mag uw dagtaak niet te veel tijd in beslag nemen.

De verschillende oliereservoirs vragen maar weinig liters. Dat verzacht het feit dat u vrij vaak moet verversen: de motorolie

iedere 100 uur en de overige reservoirs iedere 300 uur.

Het Engelstalige instructieboekje zal menige gebruiker voor problemen plaatsen.

Maten en gewichten

De Shibaura 6040 oogt niet alleen klein, hij is dat ook in werkelijkheid. Met zijn hoogte van 243 cm en een lengte van 346 cm is hij de kleinste in deze vermogensklasse tot nu toe.

Opzienbarend is het gewicht: 2.480 kg. De Shibaura is daarmee ruim 500 kg lichter dan onze vorige lichtste, de Steyr 8070. Voor verzorgingswerkzaamheden, waarbij een gering gewicht een voorwaarde is, biedt deze trekker een prima uitgangspunt.

Samenvatting

De Shibaura 6040 wijkt op vele punten af van de „gangbare“ landbouwtrekker. In positieve zin zijn dat de zeer kleine draaicirkel, het lage omgevingsgeluid en de geslaagde versnellingsbak (inclusief kruip). In negatieve zin zijn er het grote vermogensverlies tussen motor en aftakas en het zeer beperkte hydraulisch vermogen (voor hef en buitenwerkend circuit). Gezien dat laatste en het geringe eigen gewicht neigt de 6040 meer naar een verzorgingstrekker dan naar een universele landbouwtrekker. Daarbij moeten we wel opmerken dat we na het tes-

Gebruikerservaringen

De Shibaura 6040 werd op de Landbouw-Rai van 1986 in ons land geïntroduceerd. De importeur besteedde het afgelopen jaar aan het ontwerpen en in productie nemen van

een voor Europese omstandigheden geschikte cabine. Voorzien van de Oostenrijkse Mauser-cabine werd de 6040 in februari van dit jaar in Zuidlaren op nieuw geïntrodu-

ceerd. Sindsdien zijn er twee van deze trekkers in ons land verkocht. Voor „gebruikerservaring“ is dat een te gering aantal om een goed beeld van de trekker te kunnen schetsen. □

ten met het gevoel bleven zitten dat er aan het hydraulisch systeem van onze trekker misschien iets mankeerde.

Aan de Shibaura 6040 hangt een prijskaartje van f 1.532 per kW in de uitvoering zoals wij hem hebben getest. In dezelfde vermogensklasse zit hij daarmee ruim onder Fendt en Deutz Fahr, iets onder Case International, maar boven Valmet en Steyr. Het prijskaartje valt technisch te verdedigen, maar gezien de karige uitvoering is de prijs aan de hoge kant. Factoren als de hoge koers van de Japanse yen, de transportkosten en de invoerrechten (geen EG-land) zullen die prijs negatief hebben beïnvloed. Als de restwaarde echter dezelfde positieve ontwikkeling zal doormaken als bij de Japanse personenauto's, hoeft deze vrij hoge brutoprijs geen echt bezwaar te zijn.

Blijft het punt dat de 6040 voor

sommige werkzaamheden uitermate geschikt is en voor andere absoluut niet. Een zwaardere olie-pomp zou veel bezwaren opheffen. Dat importeur en fabrikant veel vertrouwen hebben in hun trekker, mag in ieder geval blijken uit de ruime garantietermijn. Het aantal dealers is aanzienlijk, maar hun niveau zal zich nog moeten ontwikkelen. □

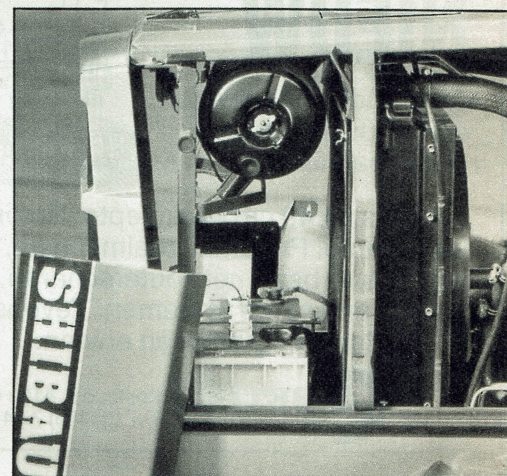
In het kort

- + laag omgevingsgeluid
- + geslaagde transmissie
- + zeer korte draaicirkel
- + zeer lichte trekker
- zeer geringe hydrauliekopbrengst
- geen differentieelslot in vooras
- veel vermogensverlies tussen motor en aftakas

Testers: Willem C. Angenent en Henk Beunk



De cabinedeuren zijn eenvoudig te verwijderen en weer aan te brengen. Dat kan met name 's zomers plezierig zijn. Met de deuren eruit neemt het geluidsniveau in de cabine maar nauwelijks toe: het blijft schommelen rond het lage niveau van 80 dB(a). Dit is een gevolg van het zeer lage geluidsniveau van de motor (voordelig in verband met milieutoeslag WIR)



Het onderhoud aan de 6040 is gemakkelijk uitvoerbaar en maakt een doordachte indruk. Voor de radiator bevindt zich bij voorbeeld een fijnmazig rooster dat gemakkelijk weg te nemen en daarna te reinigen is. Mocht het vloeistofniveau in de accu te ver dalen, dan krijgt de bestuurder daarvan in de cabine via een waarschuwingsslampje bericht