



De spatbordverbreeders vormen één geheel met de kunststof spatborden en kunnen dus niet worden verwijderd. De stabilisatie van de hef is gewontjes en de trekstangen hebben geen snelkoppelingen. Plezierig is het wel dat de hef van buitenaf te bedienen is en (heel plezierig) de trekpen vanuit de cabine

feite is het dus een portaal aandrijving, maar dan binnen in de trekker. Het belangrijkste gevolg van deze constructie is bij de remmen besproken.

Het differentieelslot is onder belasting inschakelbaar. De bediening is gemakkelijk. Doordat het pedaal te vergrendelen is, kunt u het slot al aanbrengen voordat er slip is. Er brandt dan een controlelampje. Uitschakelen lukt alleen als er geen spanning op het slot zit.

Het inschakelen van de voorwiel aandrijving loopt via een prima bereikbare hendel links van de bestuurder. Inschakelen lukt onder belasting en als de kracht op de verbinding niet te groot is, lukt uitschakelen dan ook. De vooras heeft geen automatisch differentieelslot; daar staat een meerprijs voor van f 1.115. De aandrijving naar de vooras toe ligt goed beschermd onder de trekker.

Hefinrichting

Door het gehele traject heft de Deutz-Fahr 2.365 daN. Ten opzichte van de maximumhefkracht van 2.485 daN is dat verhoudingsgewijs veel. Deze hefkracht bleek bij ons echter net te weinig voor een U-snijder met daarin een blok maïs van 125 x 75 x 175 cm (1,64 kubieke meter). In zo'n geval moet u dus een hulphefcilinder monteren.

De hef is bestemd voor werktuigen categorie 2. Ook de geleidestrippen aan de buitenkant van de achterbrug (ze dienen voor automatische stabilisatie bovenin) zijn hierop afgestemd. Dit houdt in dat ze krom gaan als u een werktuig categorie 1 monteert. Gelukkig zijn ze gemakkelijk te verwijderen. Wat dan overblijft, is de gewone, maar geleidelijk aan ouderwetse stabilisatie door middel van kettingen met schroefdraad.

De trekkrachtregeling loopt via de topstang. In deze vermogensklasse zullen we dat vrij algemeen aantreffen.

De topstang kan op drie plaatsen aan de trekker worden bevestigd. Vreemd is dat deze gaten met het erbij behorende topstangoog van categorie 1 zijn. Bij een topstang categorie 2 moet u dus altijd met een opvulbuisje werken. Bij onze hydraulische top-

stang lukte dat echter niet. Het oog bleek te breed voor de ruimte die Deutz Fahr ervoor heeft gereserveerd.

Door middel van een knop in de cabine kunt u de werking van de hef traploos instellen tussen positie- en trekkrachtregeling. De niet zo luxe (Vario)-versie moet het zonder deze mengregeling doen.

De mogelijkheden voor lengteverstelling van de hefstangen zijn voldoende. Ook kunnen ze zodanig aan de trekker worden bevestigd dat het werktuig een zekere vrijheid krijgt.

Een plezierig attribuut vormt de vergrendeling van de hefarmen. Bij een werktuig aan de gatenbalk loopt u dan niet het risico dat op een moment van onachtzaamheid de aftaktussenas krom gaat.

Hydrauliek

De 3.50 heeft één oliepomp; deze voorziet zowel hef en buitenwerkend circuit als stuurinrichting van olie. De druk die de pomp maximaal kan leveren (gemeten aan de snelkoppelingen), bedraagt 175 bar. Tot een druk van 150 bar bedraagt de opbrengst 40 liter per minuut; bij 170 bar kunt u nog over 20 liter beschikken. Deze waarden zijn voldoende om een werktuig snel

te kunnen bedienen.

De beide stuurventielen zijn zowel enkel- als dubbelwerkend. De keuze kunt u gewoon met de hendel maken; dat werkt plezierig.

Aftakas

Bij 540 toeren (2.300 motortoeeren) levert de aftakas 40,3 kW aan vermogen. Ten opzichte van het maximummotorvermogen van 45 kW is dat een verlies van ongeveer tien procent; dat is gering. Bij 1.000 aftakastoeeren (volgas) is dat verlies nog minder, maar in deze vermogensklasse worden de 1.000 toeren weinig gebruikt.

De omschakeling van 540 via nul naar 1.000 (of omgekeerd) vindt in de cabine plaats. De hendel is goed beveiligd tegen het per ongeluk kiezen van het verkeerde toerental.

Om de aftakas schoon te kunnen houden, levert Deutz-Fahr een handige beschermhuls. Deze is er zo af te halen en ook zo weer op te drukken.

Voor- en achteras

Opvallend in de aandrijflijn van de 3.50 is de eindvertraging naar de achterwielen. Deze zit tussen versnellingsbak en differentieel. Hij werkt door middel van een klein tandwiel op een grote. In

Trekhaak

De wagentrekhaak is van het traditionele soort, zonder snelverstelling. Met het Mastershield op zijn plaats zijn er maar twee hoogtestanden. Dat is weinig. In beide standen zit hij in de weg voor de topstang. Bij een werktuig in de driepunts moet de trekhaak dus worden verwijderd.

De zwaaiende trekhaak (meerprijs) heeft naast links en rechts ook een extra lengtestand. De verstellingen zijn moeilijk uitvoerbaar omdat de borging van de bevestigingspen nauwelijks pakken te krijgen is.

Onze trekker had tussen de frontgewichten een verlengde fronttrekhaak. Voor iemand die van dat onderdeel veel gebruik maakt, is dat een plezierige oplossing. De frontgewichten behoeven dan niet verwijderd te worden. Een kipperknobbel behoort niet tot de standaard uitvoering.

Cabine

De cabine is te groot voor de trekker. Dat is de eerste indruk bij het zien van de DX 3.50. Door de korte trekkerneus zijn de verhoudingen een beetje zoek. Op het functioneren van de trekker heeft dit echter geen invloed.

De cabine is ruim en via rubberblokken goed geveerd. De in- en uitstap zijn probleemloos. Vanuit