

I M P R E S S I E

DEUTZ FAHR 8.31



Verrassing uit Amerika

Menig fan van Deutz Fahr zal misschien wat teleurgesteld reageren als hij hoort dat de nieuwste Deutz Fahr bij Agco in Missouri gebouwd wordt. Maar de teleurstelling verdwijnt bij het zien van de trekker. De cabine en de hef mogen dan Amerikaanse trekjes hebben, verder ziet hij er uit als een echte Deutz Fahr.

Bekend geluid

De instap van de ruim 3 meter hoge trekker is goed. De deur gaat op een ongewone manier 'de hoek om'. Deze constructie heeft als voordeel dat de deur niet ver naar buiten klapt en dat de instap vrij ruim is. Consequentie is wel dat er een stijl schuin links, voor het zicht wat belemmerd.

Bij omdraaien van de contactsleutel klinkt een bekend gegrom. De veroorzaker, een krap 9,6 liter zware luchtgekoelde Deutz-zescilinder klinkt niet alleen als een echte Deutz, hij presteert ook zo. Deutz Fahr geeft een koppelstijging op van 25% bij 28 toerendaling. De motor houdt in het hogere toerenbereik dus goed vast. Een karakter dat goed past bij de powershifttransmissie.

De trekker is uitgerust met twee bijzondere snufjes. De koelventilator wordt niet door V-snaren maar door tandwielen aangedreven. Verder zuigt de uitlaat de meeste rotzooi van de inlaatlucht af voordat het door het eigenlijke luchtfilter gaat. Het luchtfilter zit hierdoor minder snel vol.

Vorig jaar verraste Deutz Fahr al met de 6.71 en 6.81 voorzien van SLH-transmissie. Bij het nieuwste paradepaardje is de verrassing nog groter. De trekker komt compleet uit Amerika. We reden met de 230 pk sterke zescilinder en ontdekten dat deze zet zo gek nog niet is.

TEKST: MANFRED NEUNABER,
FOTO'S STEFAN TOVORNIK

Func Powershift

De volledig onder belasting schakelbare Func-transmissie is een bekende. Deze Noord Amerikaanse fabrikant levert dezelfde basistransmissie aan Ford (zware 30-serie). Bij de Deutz Fahr zijn de besturing en de bediening echter anders.

Rechts aan de stoel vast zit het console met de schakelhendel, handgas, bedieningsknoppen voor differentieel en vierwielaandrijving. Deze plek heeft als voordeel dat de hen-

dels altijd goed binnen handbereik liggen en meebewegen met de luchtgeveerde Grammer-stoel.

In neutraalstand staat de hendel rechtop en is hij vergrendeld. Door het indrukken van de rode knop er bovenop en de hendel naar voren te bewegen, rijdt de trekker vooruit. De trekker rijdt automatisch in zijn 6-vooruit weg (11,7 km/uur).

Opschakelen doe je door de hendel gewoon verder naar voren te drukken. De transmissie schakelt automatisch versnelling na versnelling op tot de hoogste, de 18e versnelling, bereikt is. De trekker rijdt dan 40 km/uur. Bij het weer terugtrekken van de hendel schakelt hij terug. Hij schakelt dan wel meteen naar de eerste (2,7 km/uur).

Door de rode knop weer in te drukken en de hendel over het middelste punt naar achteren te trekken, schakel je achteruit. De trekker heeft 9 achteruitversnellingen, waarvan hij automatisch de derde inschakelt. Op- en terugschakelen in zijn achteruit is hetzelfde als bij de vooruitversnellingen. In de praktijk wijst het zich vanzelf en ben je in een mum van tijd gewend aan de manier van schakelen.

Het koppelpedaal is al gauw vergeten. Pas bij transportwerk ontdek je dat je deze nog niet gebruikt hebt. Bij het naderen van een bocht trap je het pedaal in en rem je bij. Als je in de bocht het pedaal weer op laat komen, schakelt de transmissie automatisch de juiste versnelling (snelheid) in. Ook kun je de