

## Trektest

**O**ver smaak valt te twisten, maar niet over het feit dat de Rubin modern en eigentijds oogt. Qua vormgeving hoef je Italianen niets wijs te maken: de Ferrari achterlichten en inrichting van de cabine spreken voor zich. Keerzijde van dit SLH-modernisme ligt in de bediening; die verschilt van die bij andere trekkers. Als chauffeur heb je enige tijd nodig om je deze trekker eigen te maken. Die kennismaking moet intensief zijn, wil je je

de rem onontbeerlijk. Het moment van schakelen neemt echter ook dan zeker drie seconden in beslag. Daarnaast zou het handig zijn als je deze voor-/achteruit ook links kon bedienen.

Storend is de overgang van versnelling 9 naar 10, of andersom. Onder belasting komt de trekker stil te staan. Die overgang kun je dus bij grondbewerking niet gebruiken. Je moet kiezen voor de eerste negen versnellingen (tot 11,0 km/u) of voor de tweede negen (vanaf 9,6 km/u). Dat beperkt rond de 10 km/u fors de mogelijkheden, omdat de overlap (1,4 km) tussen de beide groepen klein is.

zwaar. Remmen doet de Rubin gevoelsmatig goed, maar de metingen van de DLG zijn minder overtuigend. De mogelijkheid om met ontkoppelde pedalen aan één kant zowel het voor- als het achterwiel af te remmen, kan van pas komen bij helling- of taludwerk.

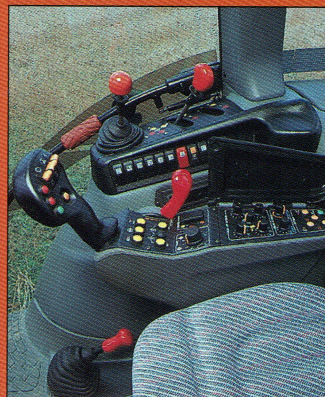
### Automatische functies

Het hand- en het voetgas van de Rubin zijn plezierig in gebruik. Een sterk punt vormen de memory-functies voor het toerental. Die zijn gemakkelijk te begrijpen en instelbaar. De programmering van het schakelen tussen voor- en achteruit daarentegen brengt je in

den werken daar aan mee; ze zijn ook makkelijk afneembaar. In stand en bij stationair toeren vraagt het sturen nogal wat kennis. Het stuurgedrag bij 40 km/u is goed en het wiel is tweezijdig instelbaar. Praktisch zijn de versnellingswerklampen. Ook zijn er volautomatische aansluitingen voor externe functies. Met het SDS (Sequential Drive System) kun je handmatig de versnellingen die steeds in een vast patroon terugkomen, zoals wendakkers, onder één knop verzamelen. Het is handig, maar zonder het SDS krijg je het niet voor elkaar. Ook het display met de maximale versnellingen stappen te klein. Nadeel hoe



**De cabine is ruim en via beide portieren toegankelijk. Het zicht is goed, het comfort staat op een vrij hoog niveau en ook de bijrijder kan aardig zitten. Cabinevering is een optie.**



**Vrijwel alle bedieningselementen zitten onder handbereik rechts van de bestuurder. Het kapje waar normaal de onderarm op rust is hier omhooggeklapt. De pook op de vloer is voor de kruip.**



**De multifunctionele greep biedt (van links naar rechts in het geel) op- of terugschakelen, achteruit, de hef en de neutraalknop. Met de rode knopjes kun je de twee motortoerentalen en met de groene knop de SDS.**

met de Rubin zeker voelen.

De 18+18 full-powershift is knap opgebouwd: overal liggen de stappen rond de 20%. Overlappen of gaten komen niet voor. Het standaardbereik loopt van 2,5 tot 40 km/u. De optionele kruipbak geeft er in beide richtingen negen mogelijkheden bij vanaf 0,5 km/u. Technisch is het met de bak dik voor elkaar. Dat je dat in de praktijk anders ervaart, komt door het gebrek aan souplesse, vooral bij onbelast rijden. De techniek denkt lang na en varieert (tussen 9 en 10) ook het toerental. Daar komt bij dat de op zich logische bediening (naar boven versnellen, naar onderen vertragen) vaag aanvoelt. Ook de omkeerbak remt niet actief af en schakelt pas als de trekker bijna stilstaat. Wil je snel wisselen tussen voor- en achteruit, dan is

### Luchtaanzuiging variabel

De zescilinder zesliter lijnmotor wordt elektronisch aangestuurd en heeft een variabele luchtaanzuiging (VIS): de vorm van het inlaatkanaal verschilt boven en onder de 1600 toeren om een optimale cilindervulling en dus een optimaal verbruik te bereiken. Dat laatste schommelt – vergeleken met de concurrentie – echter eerder rond gemiddeld, dan rond zuinig. De motor combineert 34% koppelstijging met 350 toeren constantvermogen; dat zijn redelijke cijfers. In het laagtoerengebied heeft de zescilinder bij optrekken vanuit stationair echter weinig in de melk te brokkelen. Ook het weggrikkoppel maakt met 115% niet veel indruk. De koppeling, die je alleen incidenteel gebruikt, gaat naar onze smaak te

verwarring. Dat komt enerzijds doordat het instructieboekje op dit punt fout zit, anderzijds doordat dit automatisme alleen maar werkt als je rechtstreeks van vooruit in achteruit schakelt of omgekeerd. Sta je ook maar even stil, omdat je de neutraalknop gebruikte, dan grijpt de bak terug op de veel te langzame derde versnelling. De transportautomatiek onder de rechter armleuning functioneert op zich logisch, maar de lange schakeltijden remmen spontaan gebruik af. De pook voor de kruipbak zit rechtsonder op de vloer en schakelt stroef.

### Stuurgedrag en elektriciteit

De draaicirkel van 12,6 meter bij 2WD en 13,2 meter bij 4WD, is netjes. De wieluitslag van 55° en de wegzwenkende voorspatbor-



**Het instrumentenpaneel is een mix van digitaal en analoog. Op het display in het midden verschijnen de versnellingen derlangs (en daardoor veel te klein). Ook de geautomatiseerde functies van SDS, het 'Sequential Drive System'.**