

met rode verf aangegeven. Kans op vergeten van die negen is dus aanwezig, tenzij u net als wij een apart smeerschema heeft. Dit schema vermeldt alle nippels. Het vergde ons echter geruime tijd voor we dit schema, dat alle DX 3-typen behandelt, door hadden.

Het instructieboekje van de DX 3 heeft hetzelfde euvel. Het behandelt alle typen van de DX 3-serie en daar ook weer alle uitvoeringen van. Het is te compleet en daardoor verwarrend.

Een gereedschapsset wordt niet bij de trekker geleverd. Een kist is er wel en die zit voor in de trekker. Na het wegnemen van de grill is hij er zo uit te nemen. Handig.

### Maten en gewichten

Met zijn 3,63 meter (zonder frontgewichten) is de DX 3.50 een korte trekker. De breedte (2,09 meter) is echter aanzienlijk meer dan je van een trekker met 16,9 R 30 achterbanden en een spoorbreedte van 150 cm zou verwachten. 15 cm van deze breedte komt echter voor rekening van de kunststof spatbordverbreeders.

De bodemvrijheid (36 cm) is normaal voor een trekker in deze vermogensklasse.

Van het rijklaare gewicht rust 41 procent op de vooras. Met een compleet set frontgewichten erbij komt dat percentage op 48. Een prima gewichtsverdeling. Mede door zijn hoge eigen gewicht zal het de 3.50 bij ingeschakelde voorwielaandrijving aan trekkracht niet ontbreken.

Het hoge specifieke gewicht — zonder frontgewichten 73 kg/kW — houdt wel in dat de motor op plaatsen waar het niet zo op trekkracht aankomt, meer massa meesleept dan strikt noodzakelijk. In zo'n situatie werkt dat ongunstig op het brandstofverbruik.

### In het kort

- + plezierig schakelen binnen de groepen
- + laag geluidsniveau in de cabine
- + goede gewichtsverdeling
- voor-achteruit niet gesynchroniseerd
- slechtwerkende achterremmen
- karige trekvoorzieningen
- hoge bruto-prijs

## Gebruikerservaringen

Een degelijke betrouwbare trekker die gemakkelijk is in onderhoud en met een goed dealernet erachter. Zo zien de gebruikers van de DX 3.50 hun trekker. Dat daarbij een hoge brutoprijs hoort, beaamt men, maar de gebruikers voegen er tegelijkertijd aan toe dat ook de inruilprijs hoog ligt. De DX 3.50 Super Star Cab is daardoor zeker niet duurder dan an-

dere trekkers.

Verder ervaart men als positief de kleine draaicirkel, de goede gewichtsverdeling, het schakelen binnen de groepen, de vele keuzemogelijkheden wat betreft versnellingen, het goede zicht vanuit de cabine en het lage geluidsniveau hierin.

Moeite heeft men met de ongesynchroniseerde groepenschakeling en de remmen van de achterwielen. Enke-

le gebruikers waren voor een storing aan die remmen al in de werkplaats geweest en bij anderen maakten ze soms een vreemd geluid.

Voor verbetering vatbaar is het topstangoog categorie 1 en de ruimte die hiervoor aan de trekker is gereserveerd. Verscheidene gebruikers hebben de geleideschakeling voor de trekstangen verwijderd zo-

dat deze niet krom kunnen gaan. De verwarming gaf geen problemen.

De brutoprijs is f 1.702 per kW motorvermogen. Dat is veel. Volgens de importeur krijgt u daarvoor een complete trekker. Wij zijn daar echter niet zo van onder de indruk. Bij „compleet“ denk je onder andere aan zaken als dakluik, radio, veel werkklampen, verstelbaar stuur, snelkoppelingen op de trekstangen, verstelvelgen en uitgebreide trekvoorzieningen. De 3.50 mist dit. Van praktische luxe is dus geen sprake. Ook zaken als een voldoende groot hydrauliekoliereservoir en een differentieelslot in de vooras mist de 3.50 in standaarduitvoe-

ring. Daarvoor moet u (zie prijslijst) extra betalen. Prijs technisch bekeken is de brutoprijs van de DX 3.50 A Super Star Cab gewoon hoog.

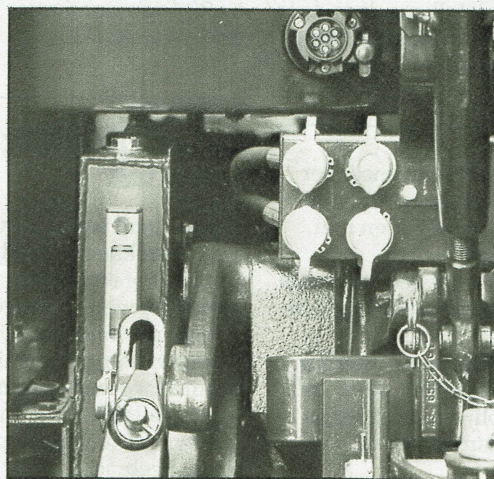
Tegenover die prijs staat uiteraard wel het een en ander. Door zijn korte draaicirkel, de vele goed opvolgende versnellingen en de goede gewichtsverdeling gedraagt de trekker zich zeer „volwassen“. Het werken met de DX 3.50 geeft de indruk dat je over meer dan 45 kW motorvermogen beschikt. Daar draagt ook het lage geluidsniveau een steentje aan bij. Met het idee dat een

luchtgekoelde trekker lawaaiig moet zijn, rekent Deutz-Fahr duidelijk af.

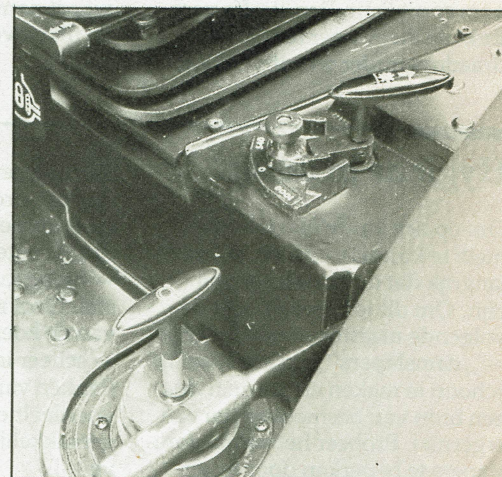
Aan de „volwassen“ indruk werken verder mee: de standaard aanwezige kruipversnellingen, het gemakkelijke onderhoud, het goede zicht vanuit de cabine — met name naar voren — en de goede hydrauliekvoorzieningen.

Praktisch is het luikje in de achterwand van de cabine voor het naar binnen voeren van bedieningskabels.

Testers: Willem C. Angenent en Henk Beunk



De vier aansluitingen voor de hydrauliekslangen zijn beveiligd op trekbelasting. Ze horen bij twee stuurventielen die zowel enkel- als dubbelwerkend kunnen functioneren. Het extra hydrauliektankje (tegenmeerprijs) brengt het aantal liters olie dat u kunt onttrekken op 27. Zonder dat tankje is het maar zeven liter en dat is weinig



De voorschakeling (540, nul of 1.000) van de aftakas zit in de cabine. Ten opzichte van oudere DX-trekkers, die deze schakeling buiten de cabine hebben, is dat een hele verbetering. De handkoppeling — helemaal op de voorgrond — zit iets te ver naar beneden, maar laat zich verder goed bedienen. De hendel daarachter is van de handrem