

mogens af te geven aan de aftakas. John Deere heeft de 540- en 1.000-toerige aftakas op 2.170 motortoe- ren afgestemd. Bij dit toerental is het afgegeven vermogen aan de aftakas 78,5 kW (107 pk).

Sinds dit jaar levert Louis Nagel ook een 540-toerige spaaaraftakas bij 1.660 motortoeren. Gezien het lage brandstofverbruik bij dat toerental en het maximumkoppel bij 1.500 motortoeren een goede keuze.

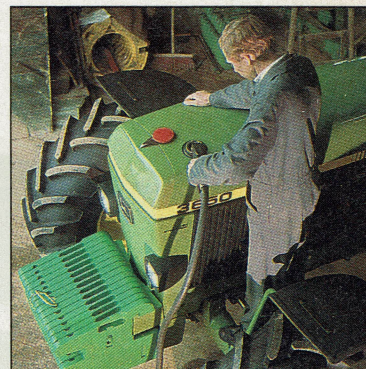
De bediening van de aftakas kan beter. De bereikbaarheid van de keuzehendel 540/1.000 rechtsonder de stoel is slecht. Het inschakelen met de hendel links op het dashboard is een verouderde methode. Je kunt er enigszins gedom- seerd mee inschakelen. We hadden liever een schakelaar gezien in combinatie met automatische do- ring.

Groepenschakeling niet gesynchroniseerd

Van een topmerk verwachten we een moderne, volledig gesynchro- niseerde transmissie met omkeer- schakeling en onder belasting schakelbare mogelijkheden. Hier laat de 3650 echter een flinke steek vallen. De groepenschakeling is niet gesynchroniseerd. Om in achter- uit te schakelen moet je dus na- genoeg stilstaan. Ook ontbreekt



De John Deere is een bewerkelijke trekker als het op onderhoud aan- komt. Gelukkig levert Louis Nagel BV een uitstekend handboek



Bij het tanken moet je op de vooras gaan staan

een omkeerschakeling. De achter- uit ligt tegenover de veldgroep. De rijsnelheid achteruit is 50 procent hoger dan de snelheid in de veld- groep.

De goed binnen handbereik lig- gende versnellingspook met zijn vier gesynchroniseerde versnelli- gen schakelt licht en nauwkeurig.

Ook prettig is de onder belasting schakelbare hoog/laag, al hadden

we deze liever op de versnellingsknop ge- zien. De 16 snelheden vooruit en acht ach- teruit liggen netjes verdeeld door het tra- ject. In het werkge- bied van vier tot 12 km/uur vallen zeven versnellingen. Dat houdt niet over, maar omdat we met een constant vermogen- motor te doen heb- ben, is dit toereikend.

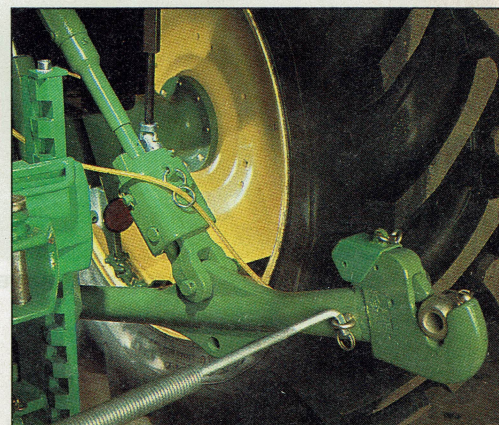
De eerste transport- versnelling ligt op 9,3 km/uur, dus netjes onder de tien km/uur. Een must met deze groepenschakeling.

Pluspunt ten op- zichte van zijn voorgangers is dat de maximumsnelheid (eindelijk) dik 38 km/uur bedraagt en dat de laagste versnelling naar beneden is gebracht, naar 1,9 km/uur.

Eenvoudig

De bediening van de mechanische hef is eenvoudig en sober. Met trekweerstand-, meng- en positie- regeling en een knop voor daal- snelheidsregeling is alleen het hoognodige aanwezig. Voor de bestuurder die graag wil beschikken over wat luxere mogelijkheden, biedt John Deere de Protronic elek- tronische hef met gevoeligheidsin- stelling, trekweerstand-, meng- en positieregeling, hefhoogtebegren- zing, zweefstand en daalsnelheids- regeling.

De maximale hefkraft van de John Deere is met 5.612 kg gemid-



Het hefvermogen van de robuuste hef is met ruim 5.600 kg voldoende. Het hefvermogen door het traject valt tegen. Omdat de hefstang maar één aanspanpunt aan de trekstang heeft, kun je het hefvermogen niet eventjes vergroten

deld. Belangrijker is de hefkraft door het hele traject: die is met 4.018 kg krap. Een trekker van een kleine 90 kW moet vijf ton toch kunnen halen. Bij de John Deere kun je de hefkraft niet vergroten door de hefstangen verder naar achter aan de trekstangen te zet- ten.

Een gemis is het ontbreken van de hefbediening op de achterscher- men. Tegen meerprijs levert John Deere een schakelaar op beide ach- terschermen.

Hoge opbrengst

De olieopbrengst van het hydrau- lisch circuit is met 48 l/min vol- doende. Als extra levert John Deere een pomp met een opbrengst van krap 90 l/min.

Ook de bediening is in orde. Alle hendels zitten rechts naast de be-



De versnellingshendels liggen prettig in de hand. De versnellingspook schakelt licht en nauwkeurig. De groepenschakeling is nog ongesynchroniseerd. Het sobere dashboard (inzet) heeft een digitaal klokje gekregen met vier keuzemogelijkheden