

Wanneer trekkerfabrikanten een nieuw model op de markt brengen is er altijd wel een onderdeel dat de aandacht trekt. Bij de een is dat de transmissie, bij de andere de motor of de hefinrichting. Deutz-Fahrs' Agrostar heeft ook zo'n onderdeel: de cabine.

Dat deze anders dan anders is vindt ook het Franse Comité ter Bevordering van Onderzoek en Ontwikkeling in de Landbouwtechniek. Dit jaar werd de tweede prijs voor bijzondere technische ontwikkelingen in de landbouw uitgereikt aan Deutz-Fahr voor de Agrostar-cabine, vooral vanwege het lage geluidsniveau.

CABINE Met die hoge waardering zijn we het helemaal eens. De Agrostar-cabine is inderdaad fluis-terstil, wat tevens een gevoel van comfort met zich mee brengt. Onze eigen OECD-meting wijst uit dat het geluidsniveau van de zescilinder DX 6.11, in een gesloten cabine, slechts een waarde van 73 dB(a) bereikt. Dat is de laagste waarde ooit in een test gemeten.

Maar de cabine is meer dan alleen geluidsarm. Zo heeft Deutz-Fahr's ontwerpfdeling zichtbaar nagedacht over ergonomie. Aan beide zijden heeft de DX 6.11 ruime traptreden met goed profiel. Ze zijn zowel aan de voor- als achterzijde afgeschermd met beplating om vuil van de banden te weren.

Een ander positief punt is de deurkruk die bij deze trekker onderaan bevestigd is. Ver naar boven grijpen hoeft niet meer.

Stevige handgrepen op de cabine-estijlen aan de binnenzijde van de deur begeleiden je naar binnen, waarna je op een luxe luchtgeveerde stoel van ISRI kunt plaatsnemen. Door de grote ramen is het zicht rondom royaal. Het flinke glasoppervlak zorgt tevens voor aangenaam veel licht in de 'werkplaats'. Behalve licht kan er ook genoeg lucht in de cabine. De voor- en achterruit zijn zowel volledig als in doorwaaistand te openen, en hetzelfde geldt voor de deuren. Wat bij deze cabine tegenvalt is de blaas-kracht van de ventilator en de capaciteit van de verwarming.

Aan de ordening van het instrumentarium kunnen we eveneens merken dat Deutz-Fahr ergonomie als uitgangspunt heeft genomen. De meeste hendels en knoppen zijn rechts van de zitplaats aangebracht. Het handgas zit op een zodanige plaats dat het lekker in de hand ligt. Bovendien is er naast de hendel een schaalverdeling gemaakt met cijfers die corresponde-

ren met het motortoerental. Dat maakt het voor de chauffeur makkelijker om het handgas, indien nodig, iedere keer op hetzelfde motortoerental in te stellen. Handig bij het aftakswerk. Maar er zijn zaken die van groter belang zijn, zoals de prestaties van de motor.

MOTOR In de DX 6.11 huist een luchtgekoelde zescilinder van Deutz-Fahr die volgens de fabrieksopgave een vermogen levert van 76 kW (103 pk). De prestaties van een motor meten we aan de aftakas. Het hier uitgaande vermogen is altijd lager door verlies.

Door verschillen in uitvoering kan het percentage vermogensverlies bij ieder merk anders zijn. Het ver-

mogen dat de DX 6.11 aan de aftakas overhoudt is 67 kW (91 pk). Een simpele rekensom laat zien dat het verlies bij onze testtrekker dertien procent bedraagt. Dat ligt op de grens van de norm.

Uit de OECD-vermogensgrafieken blijkt overigens dat Deutz-Fahr er alles aan gedaan heeft om zowel het koppel, en als gevolg hiervan het vermogen, zo goed mogelijk te laten scoren. In een vrij lang traject, tussen de 1300 en 1600 motoromwentelingen per minuut, blijft het koppel rond de 355 Nm liggen (meting aan 1000 toeren-aftakas).

Aan het hoge koppel gaat echter een vreemde kromming van de koppelkromme vooraf. Dit is het gevolg van een afwijkende instelling

van de brandstofpompreguleerder. Dezelfde afwijking is terug te vinden in de kromme van het specifieke brandstofverbruik. Door meer insputting van brandstof tot 1600 toeren van de motor is het koppel iets opgeschoven naar hogere waarden. Zo ook het vermogen, al is dat aan de vermogenskromme nauwelijks te zien. Een gevolg van deze pompinstelling is dat je in het lage toerentraject niet kunt profiteren van een gunstiger brandstofverbruik.

AFTAKAS Met de 1000 toeren-aftakas zal het overgrote deel van de DX 6.11-gebruikers het meeste werk doen. Voor licht werk zul je ook een aftakas met minder toeren



Het geluidsniveau in de trekkercabine is bijzonder laag: 73 dB(a). Daarnaast scoort de cabine goed op het gebied van ergonomie. Voor de bestuurder betekent dat een werkruimte die van alle gemakken is voorzien



De deurkruk en het deurslot zijn prima bereikbaar. Het geheel is netjes in de onderzijde van de cabine-deur gemonteerd. Rechts op de ruit de codering voor de fronthydrauliek



Tussen voorruit en cabineestijl zit een schakelaar. Zodra de voorruit wordt geopend verbreekt de contact en werkt de ruitenwisser niet meer. Dit om schade te voorkomen