

Boerderij-Trekkertest

Deutz-Fahr DX 3.50 A Super Star Cab

De Deutz-Fahr DX 3.50 heeft een driecilinder motor. Schoon aan de haak komt deze tot een maximumvermogen van 45 kW (61 pk). Na 20 trekkers in de 60 kW-klasse bijt de 3.50 met zijn luchtgekoelde motor de spits af in de 45 kW-klasse.

door Henk Beunk

Deutz-Fahr is in de laatste vier jaar van voornamelijk Duitse firma uitgegroeid naar een wereldconcern. In 1983 verwierf Deutz-Fahr 25 procent aandeel in de Amerikaanse trekkerfabrikant Steiger. Daarna werden voor 100 procent Allis Chalmers en de Westduitse motorenfabriek MWM overgenomen. Laatstgenoemde maakt trektermotoren voor onder andere Fendt en Renault.

Deutz-Fahr is in onze test het eerste merk dat voor de tweede maal aan bod komt. Dat we in deze lichtere klasse kiezen voor vierwiel aandrijving, heeft als reden dat het vanuit vierwiel aandrijving gemakkelijker redeneren is naar tweewiel aandrijving dan omgekeerd.

De Super Star Cab is de luxe versie van de 3.50. De Star Cab heeft dezelfde cabine, maar is qua mogelijkheden wat soberder. De 3.50 Vario heeft een frame in plaats van een cabine.

Motor

De DX 3.50 is de eerste trekker in onze test met een driecilinder motor. Met een inhoud van 3.064 kubieke cm komt hij op 45 kW (61 pk). Dat is 68 kubieke cm per kW motorvermogen; dat is gemiddeld te noemen.

Met het gebruik (243 gram dieselolie per kW/h bij maximumvermogen) zit hij boven gemiddeld en met de stijgingsfactor van het koppel (0,41) er weer iets onder. Voor een motor die het zonder turbocompressor moet stellen, zijn het echter normale waarden.

De luchtstroom die de cilinders koelt, komt vanaf een ventilator die door de krukas wordt aangedreven. Het is een „vaste“ verbinding. We noemen dit even omdat de eerder door ons geteste X 4.50 een traploos geregelde ventilator had.

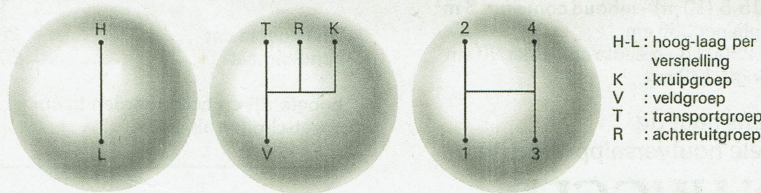
Koppeling

De koppeling van de 3.50 bestaat uit twee droge platen: een doorsnede van 280 mm voor het rijgedeelte en een doorsnede van 250 mm voor de aftakas. Beide platen worden mechanisch bediend. Het nastellen van het rijgedeelte is gemakkelijk onder de trekker te doen.

Versnellingsbak

Een versnellings- en een groepenpook rechts voor en een handdel voor hoog-laag op het instrumentenpaneel. Met deze drie schakelt u 24 versnellingen vooruit en acht achteruit. De versnellingspook en de hoog-laag zijn goed gesynchroniseerd; de groepenpook mist deze voorziening.

Schakelpatroon



Omdat de achteruit daar ook op zit, is dat lastig bij werkzaamheden waarbij u veel voor- en achteruit moet. De trekker moet dan steeds helemaal stil staan. Bij transport- of veldwerk levert het ontbreken van de synchronisatie geen problemen op, omdat beide groepen een groot bereik hebben. De veldgroep loopt van 2,8 naar 12,6 km/h en de transportgroep van 7,8 naar 40,5 km/h.

De kans op een schakelfout is (in het begin) aanwezig door de korte slag van de poken en de onlogische schakelpatronen. Dat laatste went echter sneller dan je verwacht, omdat beide poken,

plus hoog-laag en handgas, hetzelfde patroon hebben: van je af gaan sneller. Met het handgas op het spatbord valt goed te werken.

Ondanks twee bijna-overlappingen (bij acht en 12,5 km/h) zijn de 24 versnellingen goed over het traject verdeeld. Met de gesynchroniseerde hoog-laag is het fijn werken bij transport. Hij is echter niet onder belasting schakelbaar. Bij zware belasting en lage rijsnelheden komt de trekker dus stil te staan.

Remmen

De DX 3.50 remt achter via een schijfrem in de wielnaaf (aan weerszijden een) en voor via een schijf op de as naar de voorwielen. Het remvermogen van die

transmissie (onafhankelijk dus van de andere remmen) en het effect daarvan is goed. Remvoorzieningen voor volgagens zijn er niet getroffen.

Besturing

Voor een trekker met vierwiel aandrijving draait de 3.50 bijzonder kort. Gemeten vanaf de buitenkant van het voorwiel (dus de grootste cirkel) noteerden we rechtsom 10,60 meter en linksom 9,55 meter. Als u de voorwielaandrijving niet inschakelt, komen de cirkels op respectievelijk 9,75 en 8,70 meter. Die knappe prestatie is voornamelijk een gevolg van de korte wielbasis en die is weer een gevolg van het feit dat de trekker een driecilinder motor heeft. Voor scherp manoeuvreerwerk is dit een handige trekker. Een beetje afbreuk doet het feit dat het stuurwiel niet verstelbaar is.

Ondanks de korte wielbasis en de hoge topsnelheid gedroeg onze trekker zich bij transport rustig. Je zou anders verwachten. We moeten daarbij opmerken dat de voorbanden op een spanning van 140 kPa (1,4 bar) stonden. In de praktijk zal die spanning hoger zijn en dan zal de trekker zich niet zo rustig gedragen.

Elektrisch en verlichting

De twee werkklampen van de 3.50 werken alleen als de gewone verlichting ook is ingeschakeld. De beide lampen zijn niet onafhankelijk van elkaar te bedienen. Een voordeel is dat ze door de manier van bevestigen (op een beugel) in ruime mate verstelbaar zijn.

De capaciteit van de accu (88 Ah) is voor een driecilinder trekker (motor) een normale waarde.