

Boerderij-Trekkertest John Deere 4050

Amerikaan met pienter pookje

Na 39 keer een Europese en eenmaal een Japanse trekker hebben we nu voor het eerst een Amerikaan in de test. Hij brengt zijn 94 kW (128 pk) motorvermogen naar de wielen via een onderbelasting schakelbare transmissie: de Power Shift.

door Henk Beunk

De Amerikaanse producent van landbouwwerktuigen John Deere kreeg in de jaren vijftig vaste voet op Europese bodem door overname van de Duitse Lanz-fabrieken. De trekkers tot en met de 3650 (84 kW, 114 pk) komen uit Duitsland en de trekkers daarboven uit de Verenigde Staten. De geteste 4050 is van die Amerikanen de 'kleinste'.

Constant vermogen

John Deere schermst bij de nieuwe motoren met het begrip 'constant vermogen'. Daar krijg je weinig vat op totdat je een 4050 voor de vermogensrem zet. Er rolt dan een stijgingsfactor van het koppel uit van 0,88! Dat is extreem hoog. Bij terugzakken in toeren loopt het koppel zo snel op dat de hoeveelheid beschikbaar vermogen nagenoeg gelijk blijft. Samen met de onderbelasting schakelbare transmissie is dit een ideaal uitgangspunt om bij trekkrachtwerkzaamheden (ploegen, cultiveren) iedere denkbare situatie te overwinnen. In het veld voel je dat ook zo: de motor laat zich eigenlijk niet smoren.

Het brandstofverbruik daarbij is acceptabel. We kwamen uit op 247 gram/kW/h bij maximumvermogen. Dit is boven gemiddeld, maar niet zo hoog als vaak van Amerikaanse trekkers wordt verondersteld.

Natte koppeling

De 4050 heeft een vijfplaats natte koppeling. De doorsnede van de platen is 280 mm. De pedaaldruk (een kleine 27 kg) is aan de hoge kant. John Deere kan daar gemakkelijk iets aan doen omdat het ontkoppelen wordt verricht door

druk uit het hydraulisch circuit. Het enige dat de bestuurder doet, is een ventiel opentrappen. Een veer trekt dat ventiel (het pedaal) weer terug. Die veer is volgens ons te zwaar.

Power Shift

Met één hendel kiezen uit 15 mogelijkheden vooruit en vier achteruit, dat is Power Shift. Het is wel even wennen. Power Shift is namelijk te schakelen zonder gebruik te maken van het koppelpedaal. Bij opschakelen gaat dat — met wat spelen met het gaspedaal — redelijk soepel. Bij terugschakelen voelt u bijna altijd een schok: bij hoge snelheid en

hoog motortoerental meer dan als ze beide laag zijn. Door gebruik te maken van het koppelpedaal kunt u de schokken wegwerken. Bij het schakelen is het niet noodzakelijk steeds alle standen te doorlopen. U kunt bij voorbeeld wegrijden door de hendel in één keer in stand negen of tien te plaatsen.

Het voordeel van Power Shift komt het duidelijkst tot uiting in het veld. U kunt steeds — met behoud van trekkracht en motor-toerental — de snelheid aanpassen aan de situatie. Het is in feite hetzelfde voordeel als een onderbelasting schakelbare hoog-laag per versnelling, maar dan met veel meer keuzes. In het werkgebied van vijf tot tien km per uur liggen maar liefst zes van de 15 mogelijkheden. De stappen zijn dus klein en dat nodigt nog eens extra uit om gebruik te maken van Power Shift. Onder de vijf km per uur zijn er echter maar drie mogelijkheden. Misschien zou het voor John Deere, speciaal voor Europese omstandigheden, te overwegen zijn twee groepen te maken, dus geen 15+4, maar een 30+8.

De Power Shift stelt teleur als u veelvuldig en snel wilt schakelen tussen voor- en achteruit. De trekker moet dan steeds helemaal stil staan.

Een ander nadeel van de Power Shift is de plaats van de bedieningshendel. Die zit te ver naar voren. Omdat de hendel bij opschakelen van je af beweegt, moet je bij iedere keuze boven de vijf met de rug loskomen uit de stoel. John Deere moet daar iets voor kunnen bedenken, want dat de fabrikant met de Power Shift een fraaie transmissie in huis heeft, staat buiten kijf.

Geen vierwielberemming

Het is opvallend dat een trekker

als deze het zonder voorwielberemming moet doen. Het instructieboekje geeft weliswaar de suggestie om voor het remmen de voorwielen bij te schakelen, maar dat geldt voor iedere vierwielgedreven trekker. Bovendien zal er bij een paniekstop weinig van die handeling terecht komen.

De beremming voldoet verder aan normale eisen. Afzonderlijk links of rechts beremmen lukt het best als de voorwielen zijn uitgeschakeld. Ze kunnen dan vrij meedraaien. Goed doseren van de remkracht valt bij de 4050 nogal tegen. De druk die nodig is voor het intrappen, wordt namelijk, net zoals bij de koppeling, rechtstreeks onttrokken aan het hydraulisch circuit. De aangrijping gaat daardoor te abrupt.

Bij slepen met de motor uit valt er nog een poosje te remmen, doordat er reservedruk is opgeslagen in een stikstofaccumulator: een veiligheidsverhogend aspect.

Ideaal stuurwiel

Het stuurwiel van de John Deere heeft een ruime hoogteverstelling en is daarnaast over een groot bereik naar voren of naar achteren te bewegen. Er is dus steeds een ideale stand.

De draaicirkel van 11,75 meter met ingeschakelde voorwiel aandrijving lijkt op het eerste oog klein voor een grote trekker als deze, maar die cirkel is geen praktisch. De spatborden komen tegen het chassis. Ze geven weliswaar mee, maar slijten toch vrij sterk. Als u de wieluitslag zo afstelt dat ze 'vrij' zijn, is de cirkel ruim een meter groter en daarmee van gemiddelde afmetingen.

Bij veelvuldig scherp draaien slijten de voorbanden vrij sterk, zeker op harde ondergrond. Dit komt door de sterke achteroverhelling van de fusees, waarbij de »

Schakelpatroon

