

Shibaura 6040

De Shibaura 6040 is de eerste Japanse trekker in Boerderij-Trekkertest. Hij haalt 44 kW (60 pk) uit een dieselmotor met geringe inhoud. Verder heeft hij vierwielaandrijving en een Oostenrijkse (Mauser) opbouwcabine.

door Henk Beunk

Shibaura wordt in ons land geïmporteerd door Techno Import in Elst (de voormalige importeur van David Brown/Case). Deze firma is ook Shibaura-importeur voor België, Luxemburg en West-Duitsland.

Motor

De motor van de Shibaura valt op door de geringe inhoud: uit 2,7 liter weet hij 44 kW (60 pk) te persen. Hij komt daarmee op een specifiek vermogen van 52 kubieke cm per kW. Dat is extreem laag. Het geeft aan hoever de Japanse technici met een dieselmotor durven te gaan.

De moderne techniek blijkt ook uit het omgevingsgeluid: slechts 80 dB(a). Dat wordt bereikt zonder kunstmatige ingrepen (schuimplastic en dergelijke).

Wie echter denkt dat de motor efficiënt met brandstof omspringt, komt wat bedrogen uit. Met 252 gram zit hij ruim boven gemiddeld. Ook de stijgingsfactor van het koppel (de weerstand die de motor heeft om piekbelastingen op te vangen) valt flink tegen.

De lucht wordt gereinigd door een droog filter. Een veiligheidsbinnenfilter en een voorfilter zijn niet aanwezig. Op het filter zit wel een extra deksel waarachter zich grof vuil kan verzamelen.

Een koudstart hoeft bij de Shibaura niet tot problemen te leiden. Het voorgloeien (per cilinder!) vindt namelijk razendsnel (in zo'n drie à vier seconden) plaats.

De motor wordt met de contactsleutel gestart en daar ook weer mee stilgezet. Dat laatste wil, omdat de rode stopknop algemeen is, wel eens tot verwarring leiden. Op zich is de oplossing van Shibaura echter functioneel: het komt overeen met logica uit de autowereld.

Positief is dat de motor een dubbele startbeveiliging heeft. Naast het intrappen van de koppeling moet ook de aftakas zijn uitgeschakeld.

Koppeling

Met breed schoeisel (klompen bij voorbeeld) kan de bestuurder de ruimte die er voor zijn linkervoet is, als te krap ervaren. Links zit de opstaande rand van het pedaal en rechts de middenconsole. De beweging die het linkerbeen moet maken, is niet ideaal.

De pedaaldruk is normaal en de aangrijping soepel. Het eventuele nastellen is eenvoudig onder de trekker te doen.

De diameter van de plaat (tien inch = 25 cm) lijkt aan de krappe kant. Dit zal in de praktijk meevallen omdat de motor zijn maximumvermogen haalt bij een vrij hoog toerental (2.500 per minuut). De kracht per omwenteling is dan gering.

gesynchroniseerd, zit de versnellingspook via een logisch H-patroon zijn daarmee 1, 2, 3 en 4 te schakelen. Ondanks de plaats op het instrumentenpaneel (te vergelijken met de vroegere stuurschakeling) is het ook met deze pook prima werken.

Links van de stoel vindt de bestuurder nog twee poken; deze zijn voor de groepen. Met de hendel het dichtst bij de stoel is te kiezen tussen langzaam of gewoon. In de eerstgenoemde stand geeft de andere pook (met drie standen) twee kruipgroepen en een langzame veldgroep. In de stand „normaal“ geeft hij twee veldgroepen en een transportgroep.

In totaal zijn er dus 24 versnellingen vooruit en (door de om-

mogelijkheden onder de vijf km per uur.

De beide groepenpoken zijn niet gesynchroniseerd, maar met de pook met de drie standen valt onder het rijden redelijk te schakelen.

Het handgas is zeer nauwkeurig te doseren. Het zit rechts naast het instrumentenpaneel en net iets te ver weg om plezierig te kunnen bedienen. In dit geval stoort dat wat meer dan normaal omdat het voetgas uit het oogpunt van bedieningsgemak een flop is.

Remmen

De Shibaura remt via een nat vlieplaat schijvenpakket op de snel-as van de portaaleindvertragingen. Het remvermogen is goed. In de praktijk komt dat tot zijn recht als er gewicht op de achteras rust. De trekker kan dan niet doorschuiven. Bij de „kale“ trekker is die neiging door het ontbreken van voorwielberemming en door het geringe gewicht vrij groot. Een pluspunt is dat de topsnelheid van de trekker beperkt is: 28 km per uur.

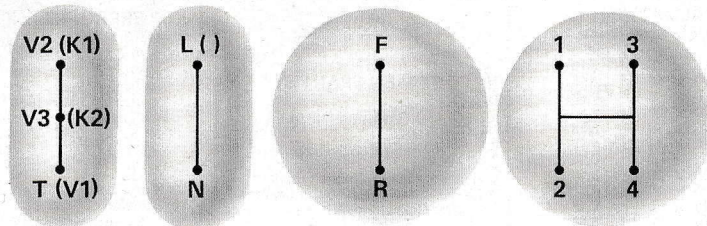
De beide rempedalen hebben hetzelfde euvel als het koppelingpedaal: de trapbeweging laat te wensen over. Een persoon van 1,80 meter of langer zal bovendien bij het bedienen met zijn of haar knie last hebben van stand vier van de versnellingspook.

Het bedieningsgemak van de handrem is zeer matig. Om er enigszins effect van te hebben, moet u de hendel bijna rechtop trekken; dat is moeilijk te doen.

Besturing

Indrukwekkend. We hebben nog nooit een trekker gehad die zo scherp draaide. De Shibaura zet op dit punt al de andere in de schaduw. Met de voorwielaandrijving geschakeld maakt hij de draaicirkel nog twee meter kleiner dan onze vorige toppers, de Valmet 405 en de Case Interna-

Schakelpatroon



V1, V2 en V3 : veldgroepen
K1 en K2 : kruipgroepen
L : langzame versnellingen; tussen haakjes de erbij behorende groepen
N : normale versnellingen
F, R : vooruit- achteruitschakeling per versnelling

Versnellingsbak

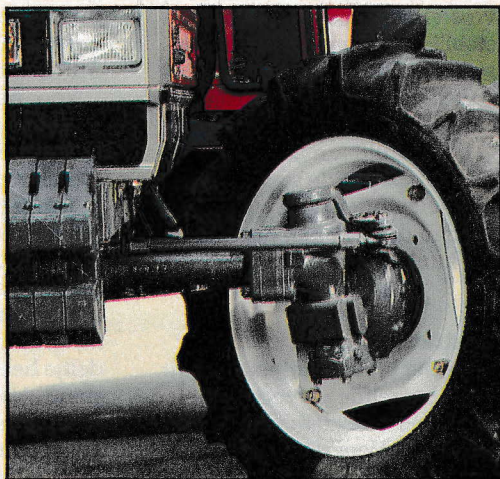
Een mooi stuk techniek: zo zouden we de transmissie van de Shibaura willen betitelen. De voornaamste aanleiding voor die uitspraak vormt de omkeerbak. Met een gesynchroniseerde hendel links onder het stuur zijn alle versnellingen zowel voor- als achteruit te gebruiken. Door de goede synchronisatie is de vooruitbeweging al te schakelen terwijl de trekker nog achteruit rolt (en omgekeerd). De bestuurder hoeft dus niet de remmen te gebruiken. Achteruit gaat zo'n 15 procent langzamer dan vooruit.

Rechts van het stuur, eveneens

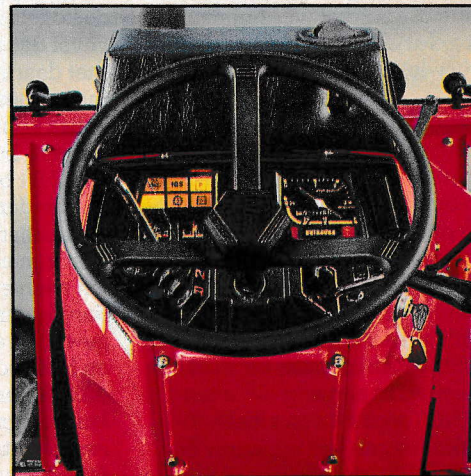
keerbak) ook 24 versnellingen achteruit. De verdeling van al die mogelijkheden is (tot acht km per uur) goed. Net boven de acht bevindt zich een gat van drie km. Of u daar hinder van ondervindt, zal van uw werkzaamheden afhangen. Een overlapping is er als u van de langzame versnellingen overstapt op de normale. Verder is alles opvolgend. Voor iemand die veel kruipversnellingen zoekt, is de Shibaura-bak ideaal. Van de 24 mogelijkheden zitten er zeven onder de 1.000 meter per uur. Ook lage versnellingen zijn er in overvloed: maar liefst negen. In totaal dus 17



De Shibaura draait zeer kort. Dit dankt hij voornamelijk aan de afwijkende voorwiel aandrijving; hierin bevinden zich geen kruiskoppelingen. De aandrijving loopt via twee haakse overbrengingen door de fusee. Een tweede voordeel dat de Shibaura heeft om scherp te kunnen draaien, is de korte wielbasis: voor- en achteras liggen dicht bij elkaar



De Shibaura heeft twee schakelpoken aan de stuurkolom: rechtsonder de gewone versnellingspook en linksboven de hendel van de omkeerschakeling. Boven op het instrumentenpaneel bevindt zich de verwarmingsinstallatie. Het stuurwiel is niet verstelbaar. Starten en stopzeten van de motor gebeurt met de contactsleutel





De wagentrekhaak met snelverstelling behoort tot de standaarduitvoering. De geleiderails zijn er de oorzaak van dat er rondom een groot-hoekkruiskoppeling weinig ruimte is (voor de handen) om deze te kunnen aansluiten aan de aftakas. De beweegbare trekstangen van de hef compenseren enigszins het ontbreken van een afstandsbediening

die we achteraan de trekker aan de hydraulische aansluitingen maten, bedraagt 140 bar; de opbrengst in liters was toen nul. Bij 100 bar was de opbrengst 25 liter per minuut. Die geringe capaciteit kwam bij eerder genoemde kuilvoersnijder duidelijk naar voren. Zelfs bij volgas maakte het mes nog steeds geen haast.

Standaard is er één dubbelwerkend ventiel. Door het omzetten van een schroefje is het ook enkelwerkend te gebruiken. De snelkoppelingen zijn niet beveiligd op trekbelasting. De bedieningshendel is klein en vrij „scherp“; veelvuldig bedienen ervan is geen pretje.

Het filter bevindt zich in de aanzuigleiding van de pomp. Dit is niet de beste oplossing, maar ook andere merken lossen het veelal zo op. Het magneetfilter dat Shibaura in het circuit heeft opgenomen, kan veel goeds doen. Het vist eventuele metaaldeeltjes uit de olie.

De achterbrug heeft een inhoud van 33 liter. Voor werktuigen maar daar rijdend 11 liter aan worden onttrokken. Dat is aan de krappe kant. Voor een stilstaande trekker geeft Shibaura 15 liter op.

Aftakas

Een drietoerenaftakas zoals de Shibaura heeft, is een nuttige voorziening. Vooral de 750 heeft praktische kanten. De toeren kiest u met een hendel links achter u. Daar staan de cijfers 1, 2 en 3 bij. De 1 correspondeert met 540; dat kunt u op de toerenteller vinden. Het zou echter verstandiger zijn van Shibaura (of van de importeur) om die toerentallen gewoon bij het schakelpatroon te zetten. Dat voorkomt vergissingen. Ook zou het handig zijn als op de toerenteller of op een sticker stond waar de 750-schakeling 540 draait.

Voor het overige hebben de Shibaura-constructeurs goed nagedacht. Na het kiezen van het toerental vindt het feitelijke inschakelen plaats via een klein hendeltje op het instrumentenpaneel. De overbrenging is elektrisch-hydraulisch. Naarmate het motortoerental hoger is, is de aangrijping bruiser. Het hendeltje heeft ook een „tweede“ stand. Na inschakelen daarvan stopt de aftakas als het koppelpedaal wordt ingetrapt. Voordelen van deze schakeling

tional 585. De eerste keer dat je zo'n kleine cirkel maakt, kun je dat nauwelijks geloven.

Ook de besturing zelf is afwijkend. De stuurstangen worden niet rechtstreeks door de hydraulische cilinder bediend, maar via een extra scharnierpunt. Om dat technisch uit de doeken te doen, zou veel ruimte vragen, maar het komt er op neer dat er vrij veel kracht van de stuurcilinder verloren gaat. Daardoor kost het sturen met de Shibaura als deze stil staat te veel kracht. De trekker moet eigenlijk altijd een beetje in beweging zijn om met een normale krachtsinspanning te kunnen sturen. Dat doet afbreuk aan het manoeuvreergemak dat met de kleine draaicirkel was ontstaan. Dat geldt ook voor het feit dat het stuurwiel niet verstelbaar is.

Elektrisch en verlichting

Controle van het vloeistofniveau van de accu behoort tot het dagelijks onderhoud; dat heeft u op de landbouwschool geleerd. Met de komst van de onderhoudsvrije accu's was die leerstof aardig onderduikt gehaald. Met de oplossing die Shibaura toepast, gebeurt dat opnieuw. In een van de cellen van hun accu zit een vloeistofniveau-meter, als het accuzuur zo ver daalt dat de bovenkant van de

platen dreigt boven te komen, gaat er op het instrumentenpaneel een lampje branden.

Verdere bijzonderheden in het elektrisch circuit van de 6040 zijn het ontbreken van zowel lichtsignaal als alarmknipperlichten. Met het oog op de veiligheid hadden die er eigenlijk op moeten zitten.

Hefinrichting

Een maximale hefkracht van 2.035 deca Newton (= 2.075 kg) tussen de kogels is weinig. Door het hele traject (dus van helemaal onderin tot helemaal bovenin) gaat daar nog gauw een tien procent af. Omdat een werktuig met zijn zwaartepunt nooit precies tussen de kogels zit betekende dat in ons geval dat we de kuilvoersnijder met daarin ons standaardblok maïs moesten laten staan. De Shibaura kon het niet van de grond krijgen. Dit is een flinke handicap. Het betekent namelijk dat veel andere werktuigen ook te veel zullen zijn. De trekker voorzien van een hulphefcilinder willen we niet aanbevelen omdat dan de verhouding tussen eigen gewicht van de trekker (2.480 kg) en hefkracht fout komt te liggen.

De hefarmen van de 6040 maken een grote slag. Ze kunnen een werktuig dus zowel hoog heffen als laag laten zakken.

De trekkrachtregeling loopt via de topstang. Een mengregeling is er niet, maar wel een op twee manieren uitvoerbare „gevoelheidsinstelling“. Ook is de scharnierconstructie van de trekkrachtregeling door middel van een pen buiten werking te stellen. Dat gaat onnodige slijtage tegen. Lastig is — dat kwamen we ook al bij andere trekkers tegen — dat een topstang van categorie 2 niet tussen de bevestigingspunten past.

De trekstangen zijn uitschuifbaar en daarna op en neer beweegbaar. Dat kan handig zijn bij het aankoppelen van werktuigen. Een afstandsbediening is bij Shibaura niet aanwezig.

De hefstangen hebben redelijke verstelmogelijkheden, maar de stabilisatie is van het bekende simpele soort.

De twee hendels rechts naast de stoel laten zich goed bedienen. De verschuifbare „aanslagen“ (om een bepaalde stand terug te kunnen vinden) zijn zodanig bevestigd dat u ze niet door lostrillen kunt kwijtraken.

Hydrauliek

Voor het buitenwerkend circuit geldt hetzelfde als voor de hef: de capaciteit is te klein voor het gemiddelde Nederlandse landbouwbedrijf. De maximale druk



De ruimte in de (opbouw)cabine is beperkt; voor een bijrijder is er geen plaats. De cabinerand om de motorkap beperkt enigszins het zicht op de voorwielen. Dit is een van de weinige punten waaraan je kunt merken dat het hier een opbouwcabine betreft. Voor het overige zit hij er zeer netjes op. Boven voorin bevinden zich twee opbergvakken. Daarin is onder andere plaats voor een radio

het valt er gemakkelijk in. Het slot komt er weer uit zodra beide achterwielen gelijk grip hebben.

Voor zowel differentieelslot als de voorwielaandrijving brandt een duidelijk waarschuwing-lampje.

De achterwielen staan op een breedte van 136 cm. via de verstelvelgen zijn er nog zeven andere mogelijkheden. 150 cm is daar niet bij; het dichtst in de buurt komt 154,5 cm. De voorwielen hebben een spoorbreedte van 140 cm. Daar is ook 128 of 152 cm van te maken.

De aandrijfnaaf naar de voorwielen ligt prima beschermd onder de trekker. Er is nergens een draaiend deel te ontdekken. Dit in tegenstelling tot de achterassen. Die steken maar liefst 20 cm uit het ashuis (uit de trompet). Daar is een aanzienlijke kans op wikkelen.

Trekhaken

De wagentrekhaak met snelverstelling (Nederlands fabrikaat) heeft acht standen: van 42 tot 84 cm bovem de grond. Om de bovenste standen te kunnen benutten en om hem uit het frame te kunnen nemen, moet de topstang worden verwijderd. Met de trekhaak bovenin is de verlengde trekpen vanuit de cabine bereikbaar. Het zicht op de haak in alle standen is goed. Gatenbalk, zwaaiende trekhaak, kipperknob-

hebben wij in de korte tijd dat we de trekker hadden niet kunnen ontdekken. Het kon wel eens zijn nut bewijzen bij een noodstop: bij intrappen van de koppeling stopt dan ook de aftakas.

Van het motorvermogen van 44 kW bij 2.500 toeren is bij 540 aan de aftakas (2.300 motortoeren) nog 32,3 kW over. Dat komt neer op een verlies van maar liefst 27

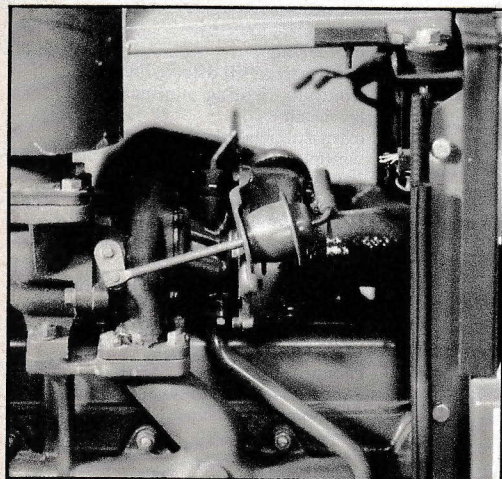
procent; dat is erg veel. Het betekent dat er tussen motor en aftakas een kwart van het vermogen verloren gaat.

Voor- en achteras

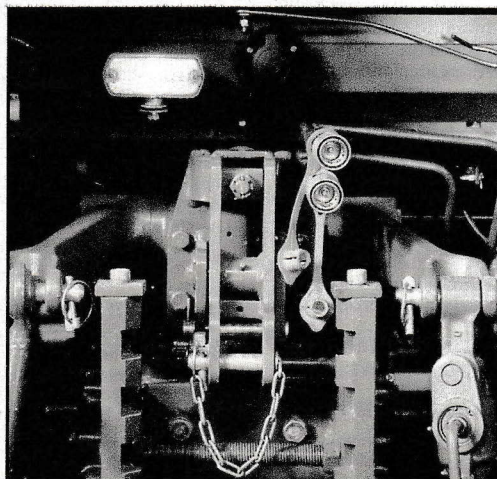
Het inschakelen van de voorwiel-aandrijving vindt plaats via een hendel linksonder. Daarvoor moet de bestuurder zich ver buk-

ken. Met een beetje kracht lukt het inschakelen als er al slip is. Voor het uitschakelen moet de verbinding echter spanningsvrij zijn. als u al op de verharde weg zit, kan dat betekenen dat u een eindje terug moet.

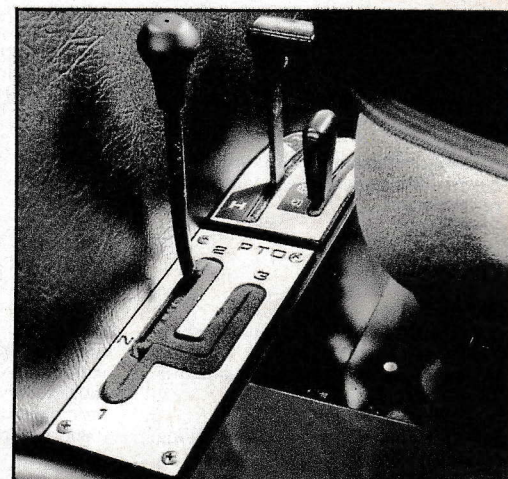
De vooras heeft geen differentieelslot. Achter is zo'n slot er uiteraard wel. Het wordt bediend met de hak van de rechervoet en



De turbo-compressor van de Shibaura heeft een zogenoemde „waste-valve” (Engels voor ontlastklep). Als de druk in het inlaatdeel (rechts) te hoog oploopt, opent deze via het stangetje voorlangs een klepje in het uitlaatdeel (links). Een deel van de uitlaatgassen gaat dan rechtstreeks naar buiten zonder eerst het turbinewiel aan te drijven



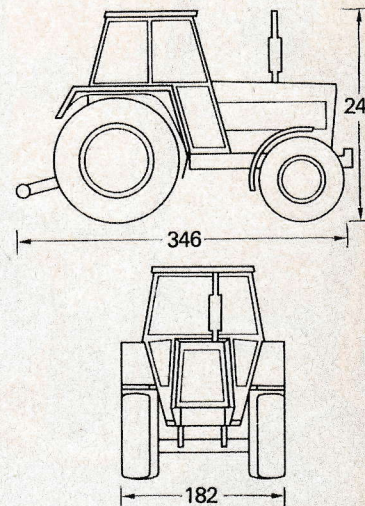
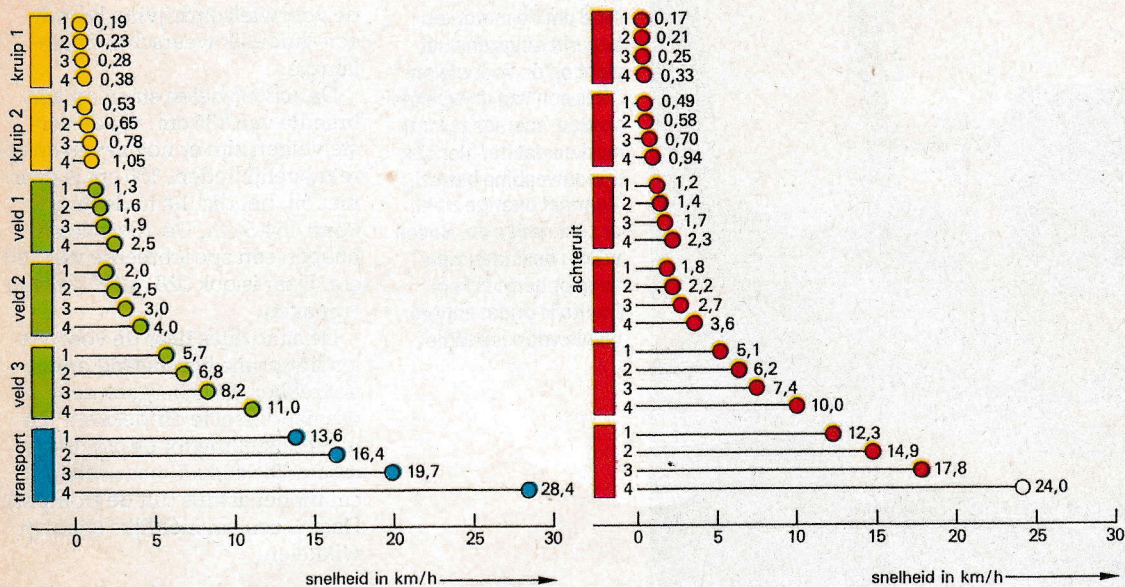
De Shibaura is de eerste trekker in onze test met een achteruitrijlamp. Die gaat branden (ook als de versnellingspook in neutraal staat) zo gauw de achteruit wordt geschakeld. Dit is handig bij het aankoppelen van werktuigen. Het informeert ook iemand die achter de trekker staat over de bedoelingen van de bestuurder



De drietoerenschakeling van de aftakas. De cijfers 1, 2 en 3 komen overeen met respectievelijk 540, 750 en 1.000. De hendels op de achtergrond zijn van de transmissie: links de groenschakeling en rechts de keuzemogelijkheid voor „gewoon” of „langzaam”. De hendels zijn evenals alle andere hendels door hun vorm „gevoelsmatig” gescheiden

Technische gegevens Shibaura 6040

Snelheden per versnelling in km/h bij nominaal toerental (2.500 omwentelingen per minuut) en op 16.9 R 30 achterbanden



Motor

merk en type : Shibaura T 854 B
 soort : viercilinder viertakt met turbo-compressor
 compressieverhouding : 21 : 1
 boring x slag : 85 x 100 mm
 inhoud : 2.269 cm³
 maximumvermogen : 44 kW (60 pk) bij 2.500 motortoeren
 specifiek vermogen : 52 cm³/kW
 maximumkoppel : 180 Nm bij 1.500 motortoeren
 koppel bij maximumvermogen : 168 Nm
 stijgingsfactor van het koppel : 0,18
 merk en type brandstofpomp : Kiki, lijnpomp
 specifiek brandstofverbruik : 252 gram/kWh bij maximumvermogen
 soort koeling : vloeistof
 luchtfilter : droog zonder voorfilter

Koppeling

enkele droge plaat, doorsnede 254 mm

Versnellingsbak

fabriekaat Shibaura, 24 versnellingen vooruit en 24 achteruit

Remmen

nat schijvenpakket in achterbrug, mechanisch bediend; geen voorwielberemming

Besturing

hydrostatisch

Draaicirkel

ongeremd en gemeten vanaf de buitenkant van het voorwiel zonder ingeschakelde voorwiel aandrijving: rechtsom 7,15 m linksom 7,20 m met ingeschakelde vierwiel aandrijving: rechtsom 7,70 m linksom 7,75 m

Elektrisch systeem

12 volt; capaciteit accu 100 Ah; capaciteit dynamo 35 A; vermogen startmotor 2,1 kW

Hefinrichting

categorie 2; trekkrachtregeling via de topstang, maximumhefkracht 2035 daN (2.075 kg)

Hydrauliek

twee pompen: één voor stuurinrichting en één voor hefinrichting en buitenwerkend circuit; capaciteit (gemeten aan de snelkoppelingen): 30 liter/min. bij een druk van 90 bar, maximum haalbare druk 140 bar; één stuurventiel, zowel enkel- als dubbelwerkend te gebruiken; aantal liters voor buitenwerkend circuit: 11 liter rijdend, 15 liter stilstaand

Aftakas:

onafhankelijk, met elektrisch-hydraulisch bediende natte lamellenkoppeling; één aftakas met zes spiebanen en 35 mm doorsnede; drie toerentallen: 540, 750 en 1.000; maximumvermogen: 32,8 kW bij 2.500 motortoeren; vermogen bij 540 en 750: 32,3 kW bij 2.300 motortoeren

Voor- en achteras

voor: centraal mechanisch aangedreven, onder belasting inschakelbaar, geen differentieelslot; achter: portaal-eindvertraging, differentieelslot onder belasting inschakelbaar

Spoorbreedte

voor: 140 cm, ook 128 en 152 cm
 achter: 136 cm, via verstelvelg in acht stappen van 124 naar 195 cm

Geluidsniveau

in cabine: 80 dB(a), bij stilstaand onbelaste trekker met vol motortoerental; omgeving: 80 dB(a) IMAG no. 586-353;

Inhoud

motorcarter : 9,5 liter
 versnellingsbak : 33 liter
 differentieel achter eindvertraging achter hydrauliek : 33 liter
 hydrauliek extern : 2 liter
 stuurinrichting : 5 liter
 differentieel voor : 2x0,4 liter
 eindvertraging voor : 55 liter
 brandstoftank : 10 liter
 koelsysteem : 10 liter

Verversingstermijn

motorolie : 100 uur
 overige reservoirs : 300 uur

Garantie

twee jaar of 1.500 uur op onderdelen en arbeidsloon

Afmetingen

wielbasis : 196 cm
 bodemvrijheid : 37 cm
 laagste punt : frame van de wagentrekhaak

Banden

achter : 16.9 R 30 Vredestein voor : 9.5 - 24 Bridgestone
 Maximale asbelasting op banden zoals vermeld en een snelheid tot 30 km/h:
 achter : 4.400 daN bij 1,7 bar voor : 1.450 daN bij 1,5 bar

Gewicht zonder frontgewichten

op vooras : 1.000 kg (= 40 %)
 op achteras : 1.480 kg (= 60 %)
 totaal : 2.480 kg
 specifiek : 56 kg/kW

Gewicht met zes frontgewichten

op vooras : 1.190 kg (= 45 %)
 op achteras : 1.430 kg (= 55 %)
 totaal : 2.620 kg
 specifiek : 60 kg/kW

Gewicht in tweewielaangedreven vers

op vooras : 770 kg (= 43 %)
 op achteras : 1.030 kg (= 57 %)
 totaal : 1.800 kg
 specifiek : 41 kg/kW

Importeur

Techno Import bv
 Aamsestraat 32
 6662 ND Elst
 Tel. (08819) 7 58 00
 Aantal dealers: 49

Brutoprijs in standaarduitvoering

met 9.5-20 voorbanden f 66.9

Meerprijs voor 9.5-24 voorbanden f 4

set van zes frontgewichten f 6

Brutoprijs in geteste uitvoering f 68.0

Meerprijs bij directe levering

fronthefinrichting + -aftakas, nog niet leverbaar

extra dubbelwerkend stuurventiel f 1.2

volgwagenberemming* f 1

frontgewichten per stuk f 62.4

kruipversnellingsbak, standaard kipperknobbel en/of zwaaiende trekhaak*

*Prijs en levering in overleg met dealer

Brutoprijzen alternatieve versies

vierwiel aandrijving zonder cabine f 57.1

tweewiel aandrijving met cabine f 62.4

zonder cabine f 52.5

Opmerkingen importeur

Het overdrukventiel van het hydraulisch systeem was door ons niet op de correcte wijze afgesteld. Bij juiste afstelling komt de 6040 aan een hefkracht zoals vermeld in de technische gegevens (2.075 kg) en dat is voldoende voor een normale kuilvoersnijder. De capaciteit van het buitenwerkend circuit bedraagt dan 35 liter per minuut bij een druk van 150 bar.

bel en fronttrekhaak zijn niet aanwezig.

Cabine

De opbouwcabine van de Shibaura is van het Oostenrijkse fabriekaat Mauser. Een compliment is op zijn plaats vanwege de fraaie constructie.

De in- en uitstap zijn niet ruim, maar net voldoende. Een slim detail is dat de treden gemonteerd zijn in lijn met de in- en uitstaprichting.

In de cabine is de ruimte beperkt, maar ook hier geldt dat het net acceptabel is. De importeur zou verbetering kunnen aanbrennen door het gereedschapvak achter de stoel te verwijderen. De stoel kan dan zeker tien cm verder achteruit.

Het geluidsniveau in de cabine is laag: 80 dB(a). Als u achter- en zijruiten opent, wordt het maar nauwelijks hoger; dat is een plezierig gegeven.

De verwarming oogt bescheiden, maar de capaciteit is dat niet.

Verse lucht van buiten wordt niet aangezogen. Voor de ventilatie geldt hetzelfde. Voor echte verversing moet u dus de voorruit op de doorwaai stand zetten. De achterruit heeft ook zo'n stand. Wij konden die niet benutten, omdat het oogje om hem aan vast te zetten ontbrak. We zullen dat maar op een slordigheidje houden. Behalve voor het doorwaaien is die „iets open stand“ ook belangrijk voor het aankoppelen van werktuigen. Als de achterruit dicht zit, is er te veel lichtreflectie en helemaal open komt hij vaak in de knoei met het werktuig.

Onderhoud

Gemakkelijk en doordacht, zo zouden we het onderhoud aan de 6040 willen omschrijven. Het enige punt dat wat verbetering kan gebruiken, is de vulopening van de brandstoftank. Deze zit op de motorkap waardoor het zicht erop beperkt is. Door de geringe afmetingen van de trekker zit hij gelukkig wel vrij laag.

Gering is ook de inhoud: 55 liter. Om met een tankvulling rond te komen, mag uw dagtaak niet te veel tijd in beslag nemen.

De verschillende oliereservoirs vragen maar weinig liters. Dat verzacht het feit dat u vrij vaak moet verversen: de motorolie

iedere 100 uur en de overige reservoirs iedere 300 uur.

Het Engelstalige instructieboekje zal menige gebruiker voor problemen plaatsen.

Maten en gewichten

De Shibaura 6040 oogt niet alleen klein, hij is dat ook in werkelijkheid. Met zijn hoogte van 243 cm en een lengte van 346 cm is hij de kleinste in deze vermogensklasse tot nu toe.

Opzienbarend is het gewicht: 2.480 kg. De Shibaura is daarmee ruim 500 kg lichter dan onze vorige lichtste, de Steyr 8070. Voor verzorgingswerkzaamheden, waarbij een gering gewicht een voorwaarde is, biedt deze trekker een prima uitgangspunt.

Samenvatting

De Shibaura 6040 wijkt op vele punten af van de „gangbare“ landbouwtrekker. In positieve zin zijn dat de zeer kleine draaicirkel, het lage omgevingsgeluid en de geslaagde versnellingsbak (inclusief kruip). In negatieve zin zijn er het grote vermogensverlies tussen motor en aftakas en het zeer beperkte hydraulisch vermogen (voor hef en buitenwerkend circuit). Gezien dat laatste en het geringe eigen gewicht neigt de 6040 meer naar een verzorgingstrekker dan naar een universele landbouwtrekker. Daarbij moeten we wel opmerken dat we na het tes-

Gebruikerservaringen

De Shibaura 6040 werd op de Landbouw-Rai van 1986 in ons land geïntroduceerd. De importeur besteedde het afgelopen jaar aan het ontwerpen en in productie nemen van

een voor Europese omstandigheden geschikte cabine. Voorzien van de Oostenrijkse Mauser-cabine werd de 6040 in februari van dit jaar in Zuidlaren opnieuw geïntrodu-

ceerd. Sindsdien zijn er twee van deze trekkers in ons land verkocht. Voor „gebruikerservaring“ dat een te gering aantal om een goed beeld van de trekker te kunnen schetsen. I

ten met het gevoel bleven zitten dat er aan het hydraulisch systeem van onze trekker misschien iets mankeerde.

Aan de Shibaura 6040 hangt een prijskaartje van f 1.532 per kW in de uitvoering zoals wij hem hebben getest. In dezelfde vermogensklasse zit hij daarmee ruim onder Fendt en Deutz Fahr, iets onder Case International, maar boven Valmet en Steyr. Het prijskaartje valt technisch te verdedigen, maar gezien de karige uitvoering is de prijs aan de hoge kant. Factoren als de hoge koers van de Japanse yen, de transportkosten en de invoerrechten (geen EG-land) zullen die prijs negatief hebben beïnvloed. Als de restwaarde echter dezelfde positieve ontwikkeling zal doormaken als bij de Japanse personenauto's, hoeft deze vrij hoge brutoprijs geen echt bezwaar te zijn.

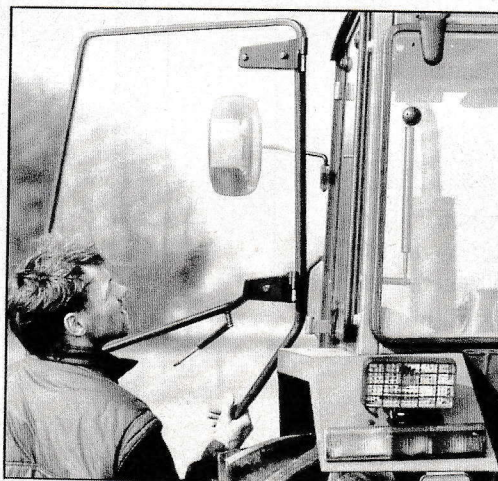
Blijft het punt dat de 6040 voor

sommige werkzaamheden uitmate geschikt is en voor andere absoluut niet. Een zwaardere pomp zou veel bezwaren opheffen. Dat importeur en fabrikant veel vertrouwen hebben in hun trekker, mag in ieder geval blijken uit de ruime garantietermijn. Het aantal dealers is aanzienlijk, maar hun niveau zal zich nog moeten ontwikkelen. □

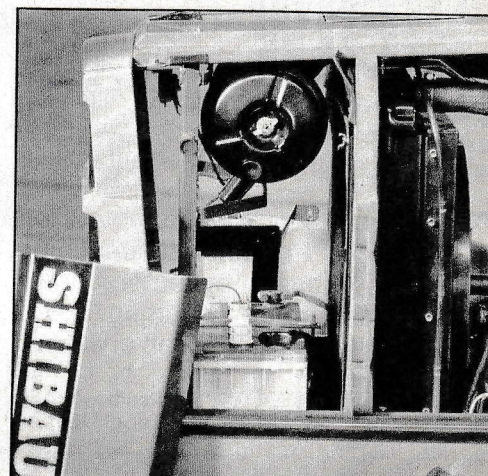
In het kort

- + laag omgevingsgeluid
- + geslaagde transmissie
- + zeer korte draaicirkel
- + zeer lichte trekker
- zeer geringe hydrauliekopbrengst
- geen differentieelslot in voor- en achteras
- veel vermogensverlies tussen motor en aftakas

Testers: Willem C. Angenent en Henk Beunk



De cabinedeuren zijn eenvoudig te verwijderen en weer aan te brengen. Dat kan met name 's zomers plezierig zijn. Met de deuren eruit neemt het geluidsniveau in de cabine maar nauwelijks toe: het blijft schommelen rond het lage niveau van 80 dB(a). Dit is een gevolg van het zeer lage geluidsniveau van de motor (voordelig in verband met milieutoeslag WIR)



Het onderhoud aan de 6040 is gemakkelijk uitvoerbaar en maakt een doordachte indruk. Voor de radiateur bevindt zich bij voorbeeld een fijnmazig rooster dat gemakkelijk weg te nemen en daarna te reinigen is. Mocht het vloeistofniveau in de accu te ver dalen, dan krijgt de bestuurder daarvan in de cabine via een waarschuwinglampje bericht