

# Yanmar GK 160: fris uiterlijk en praktische techniek

De GK 160 volgt bij Yanmar de Ke 160 op. Los van de nieuwe styling voerde Yanmar ook onderhuids de nodige verbeteringen door, die de 12 kW (16 pk) sterke GK nog praktischer maken dan de eveneens 16 pk sterke Ke al was.

**D**e nieuwe grill met de ingebouwde werklampen onderscheidt de GK duidelijk van de Ke. Bij de eerste kennismaking hoef je dus niet te twijfelen of je met oud of nieuw van doen hebt. Ook bij een nadere 'inspectie' blijft dat gevoel van een nieuwe trekker overeind. Zo zit de pook voor de groepen inclusief de achterruit nu links onder het stuur. Bij de Ke zat die links naast de stoel. In ergonomisch opzicht is het schakelen, met name tussen voor- en achteruit, bij de GK dus duidelijk plezieriger. Wel moet je even wennen aan het schakelpatroon. De vier versnellingen zitten nog steeds op dezelfde plek links van de stoel. Gelukkig heb je die bij het dagelijkse werk minder vaak nodig dan de groepen.

## Vierwielaandrijving

Een derde markante verandering bij de GK ten opzichte van de Ke is de in- en uitschakelbare aandrijving van de voorwielen. Bij de Ke is de 4wd permanent; bij de GK kun je kiezen. Dat betekent met name bij werk waar het niet op trekkracht aankomt een besparing op brandstof. Door het 'ontkoppelen' van de voorwielen neemt de rolweerstand in de aandrijving namelijk af. Los daarvan claimt Yanmar ook een besparing op brandstof door de nieuwe TNV-motor. Deze gaat volgens de Japanse fabrikant zowel zuinig om met dieselolie als met het milieu, doordat de uitlaatgassen schoner zijn. De bereikbaarheid van die direct ingespoten 853 cm<sup>3</sup> driecilinder is beduidend verbeterd, doordat de motorkap nu uit één stuk is vervaardigd. Bij het optillen aan de voorzijde gaan ook de zijpanelen mee omhoog. Bij de Ke moeten die apart verwijderd worden.

## 16 of 20 paardenkrachten

De GK 160 heeft dezelfde technische basis als de zwaardere GK200. Het enige tastbare verschil (naast 4 pk meer) is de inhoud van de driecilindermotor: bij de GK200 is die 1.115 cm<sup>3</sup>. Beide typen brengen hun vermo-



### Yanmar GK 160

Merk en type motor	Yanmar 3TNV70
Cilinders en inhoud	3, 853 cm <sup>3</sup>
Vermogen	12 kW/16 pk bij 2400 tpm
Transmissie	8+4 (3 groepen, 4 versnellingen)
Snelheden vooruit	van 0,5 tot 12,14 km/h
Snelheden achteruit	van 0,4 tot 6,31 km/h
Banden	achter 212/80D15, voor 20x8.00-10 opties achter 315/75D15, 23x8.50-12
Aftakas	1 3/8 inch (35 mm), 6 spiebanen
Toerental aftakas	580 bij 2.400 motortoeren
Hefinrichting	categorie I
Hefkracht	maximaal 550 kg
Remmen	schijven in oliebad
Differentieelslot	mechanisch
Stuurbevestiging	hydraulisch
Brutoprijs excl. btw	11.000 euro

(standaard inclusief zwaaiende trekhaak, neerklapbare rolbeugel, rij- en werkverlichting)

gen over op de grond via een 8+4 transmissie en portaal-eindvertragingen. De acht versnelingen vooruit geven een variatie in snelheid van 0,5 tot 12,1 km/h. Achteruit zit die spreiding tussen 0,4 en 6,3 km/h. Dat is op de standaardbanden 212/80 D15. Op de achteras van de beide nieuwe GK's past echter ook het hogere en bredere rubber dat nu de Ke 200 siert in de hydrostatische uitvoering. Deze 315/75 D15 banden geven niet alleen een lagere bodemdruk, maar vullen ook beter de ruimte onder de achterspatborden, waardoor de trekker er aanmerkelijk stoerder uitziet. Ze gaan in combinatie met 23x8.50-12 op de vooras. Praktisch is ook dat de achterwielen op steekassen zitten. Via twee bouten en een veiligheidsspen is een opgekrikte Yanmar in een mum van tijd op andere banden te zetten. Dat maakt hem knap universeel.

Met de voorwielaandrijving door de fusees is de GK, zoals je dat mag verwachten, probleemloos wendbaar. De standaard stuurbevrachting zorgt ervoor dat je dat positieve manoeuvreergevoel onder alle omstandigheden behoudt. Mocht een van de achter-

wielen grip verliezen, dan is dat gemis via de hak van de rechervoet uit de wereld te helpen: het mechanische differentieelslot maakt dan de achteras weer star.

### Hefkracht en pto-power

De driepuntshef (categorie I) tilt tussen de kogels maximaal 550 kg. Die waarde geldt voor beide modellen. Handig is de goed bereikbare daalsnelheidsregeling, waarmee je kunt vermijden dat een (zwaar) werktuig te hard aan de grond komt. De rechter van de twee hefstangen is in lengte te verstellen; de stabilisatiekettingen functioneren goed, mits schoon. De aftakas draait 540 bij 2.235 toeren van de motor. Bij nominaal 2.400 toeren (op dat punt begint de reguleur de brandstoftoevoer af te knippen) draait die pto zo'n 580 toeren. Voor volgasrijders is dat goed om te weten, want de TNV-motoren zijn opvallend rustig. Je zit dus maar zo op dat maximum van 2.400 of zelfs er iets overheen. Los van die lage geluidsdruk voelt de nieuwe Yanmar ook qua trillingen comfortabeler aan dan z'n voorganger. Dat komt omdat het bestuurdersplatform (met daarop

een KAB-stoel type XH2) nu standaard op zogenoemde 'silent-blocks' staat. Dit rubber dempt de vibraties die via de motor bij de achterbrug komen. Onder de chauffeursstoel past een speciale adapter die door importeur Lozeman is gemaakt. Daarmee komt de stoel speciaal voor lange Europeanen 7 cm omhoog en 9 cm verder naar achteren.

### Standaard, opties en prijzen

De basisprijs voor de GK 160 van 11.000 euro is exclusief btw, maar inclusief de rolbeugel met het neerklapbare bovendeel. Ook de werklampen in de gril en de rijverlichting zitten bij die standaardprijs inbegrepen, evenals alles wat in de tekst wordt genoemd. De GK 160 staat voor die prijs op banden met trekkerprofiel. Gazonbanden kosten 250 euro extra.

Bij de GK 200 begint de prijs bij 12.250 euro en deze trekker weegt 605 kg. De GK 160 is 5 kg lichter. Frontgewichten van 20 kg hebben voor beide modellen een meerprijs van 55 euro per stuk. Andere opties zijn een extra opstapptrede (25 euro) en een jerrycanhouder (127 euro). ■

## Yanmar GK 160 in detail



De groepenschakeling inclusief de voor-/achteruit zit bij de GK links onder het stuur.



De 4wd is in- of uitschakelbaar. Bij het type Ke is die vierwielaandrijving permanent.



De nieuw vormgegeven motorkap gaat als één geheel omhoog, waardoor de toegankelijkheid van de driecilinder Yanmar diesel valt onder de noemer 'prima'. Er is keuze uit 16 of 20 pk (GK 200).