

Kubota M9660: Soepele eenvoud

Kubota introduceerde vorige zomer de M60-serie. Het topmodel is de M9660. Een eenvoudige trekker met een 36/36 versnellingsbak en een soepelwerkende omkeer.



Technische gegevens

Motor	Kubota V3800-CR-TIE4
Aantal cilinders	4
Maximaal vermogen	74,6 kW (100 pk)
Aantal versnellingen	36V/36A
Maximum snelheid	40 km/h
Maximum hefvermogen	4.100 kg
Aftakas	540/540E, optie: 540/1000
Aantal hydraulische ventielen	2 DW/optie 3DW
Maximum olieopbrengst	64 l/min
Wielbasis	2,25 m
Lengte	3,95 m
Gewicht	3.320 kg
Prijs	vanaf 49.800 euro

Toen de Japanse landbouwmachinefabrikant Kubota vorig jaar zomer de nieuwe GX-trekkingen introduceerde, zag ook de nieuwe M60-serie het levenslicht. Ze stonden toen in de schaduw van de grotere broers. Ondertussen zijn de trekkingen bij de Nederlandse importeur De Vor gearriveerd. Reden genoeg om er een proefrit mee te maken. De 60-serie bestaat uit twee modellen. Als eerste is er de M8560 die de 8540 opvolgt en een vermogen heeft van 63,8 kW (85,5 pk). De andere telg – en dat is ook de trekking die we mochten uitproberen – is de M9960 met 74,6 kW (100 pk) motorvermogen. Deze volgt de M9540 op. Zowel de 8560 als de 9960 haalt het vermogen uit een viercilinder common-rail dieselmotor met vier kleppen per cilinder. Het

enige verschil tussen de twee krachtbronnen is dat het sterkere model is voorzien van een intercooler. Om de Stage 3b emissie-eisen te halen, zijn de motoren niet alleen voorzien van EGR, waarbij de uitlaatgassen nog eens in de motor verbrand worden, maar ook van een dieseloxydatiefilter en een dieselpartikel-filter (DPF). Dat filter staat beter bekend als een roetfilter en moet dus roet of fijnstof uit de uitlaatgassen halen. Het filter moet je regelmatig reinigen door extra brandstof in te spuiten, waarna het schoonbrandt. Die regeneratie kan automatisch gebeuren of met een druk op de knop zodra er een lampje gaat branden. Dat laatste is vooral handig als je veel in gebouwen werkt.

Veel zicht

Het roetfilter ligt boven op de motor, waar nog ruimte was. De motorkap en de cabine hoefden dus niet van vorm te veranderen door het gebruik van dit filter. Dat zorgt er voor dat de trekking wat uiterlijk betreft maar weinig afwijkt van zijn voorganger. Natuurlijk, zijn er kleine verschillen. Zo zorgde het plaatsen van het partikelfilter ervoor dat de uitlaat niet meer langs de rechtercabine stiel loopt maar links naast de motorkap omhoog steekt. De uitlaat is dus niet meer aan de cabine bevestigd en kan dus ook niet meer afbreken door trillingen. Dat neemt niet weg dat de uitlaat in het zicht staat. Toegegeven, groot in omvang is die niet, maar hij staat wel altijd voor je neus. Jammer, want het zicht vanuit de cabine erg goed. Wie zich stoort aan de uitlaat, kan hem wel naar beneden laten verplaatsen. De voorruit loopt, zoals we al gewend waren van voorgaande modellen, ver naar onderen

en naar boven door. Datzelfde geldt voor de ramen in de deur. En hoewel de cabine zes stijlen heeft, stoort de C-stijl niet. Hij is ver naar achteren geplaatst. De D-stijl is zelfs achter de chauffeur te vinden. De zijruiten zijn dus gebogen. Daardoor heb je kijkend over de linker- of rechterschouder veel zicht. De cabine oogt ruim, maar veel plaats om zaken op te bergen, is er niet. Ook een rijdersstoel ontbreekt.

De hydraulische omkeer is een genot

Het console rechts naast de bestuurder is volledig vernieuwd. Er is nu bijvoorbeeld een licht bedienbare handgasknop. Voorheen was dat een hendel. Echt luxer dan voorheen ziet de console er niet uit. Maar degelijker en logischer, is het allemaal wel. Zo steekt de versnellingspook nu uit de voorkant van het console omhoog. Net als bij de eenvoudige John Deere-trekkingen is er een duidelijk harkschema zichtbaar. Dat oogt ouderwets, maar werkt prima. Je grijpt immers niet naast een versnelling. Er is een parkeerstand die de tandwielen blokkeert. Een parkeerrem links naast de bestuurdersstoel is er daarom niet meer. De trekking heeft 36 versnellingen voor- en achteruit. Ze zijn verdeeld over drie groepen, zes gesynchroniseerde gangen en een hi-lo. Die zorgt voor een versnelling van 19 procent. De bak heeft negen versnellingen in het werkgebied tussen 5 en 15 km/h.

Het schakelen gaat zoals je van een trekking met schakelbak gewend bent: niet super soepel, maar gelukkig ook niet te harkerig. In de kruipgroep rijdt de trekking 400 m/h bij een motortental van 2.100 toeren. De topsnelheid ligt op 40 km/h volgens de fabrikant. Wij kwamen – volgens de digitale klok op het dashboard – op de standaard 480/70R34-banden, niet verder dan 39,6 km/h. De elektronica van de motor zorgt ervoor dat de motor op topsnelheid, in de hoogste versnelling, niet meer dan 2.100 toeren draait. Dat spaart brandstof. Tegelijkertijd drukt dat het geluidsniveau in de cabine. De mechanisch-hydraulische omkeer is een genot om mee te werken. De gemakkelijk te bedienen hendel vind je links onder het stuur. De omkeer schakelt uitermate soepel en zonder schokjes. Het is niet mogelijk om de mate van aangrijpen in te stellen maar dat is ook niet nodig. Wie met een voorlader werkt, zal het meeste profijt van deze omkeer hebben. Bij dat werk komt ook de ver naar boven doorlopende voorruit volledig tot zijn recht. De standaard airco hangt niet voorin het cabinedak, maar is aan de rechterzijde van het cabinedak te vinden. Een doorzichtig dakluik is er echter niet.

Work Cruise

De mechanische hefinrichting van categorie II is voorzien van snelkoppelhaken en tilt volgens fabrieksopgave maximaal 4.100 kg. Dansonderdrukking is standaard. De hef is ook van buiten te bedienen, maar dat werkte op onze trekking erg ongemakkelijk. De hendel wil de tandheugel maar niet grijpen. Een betere afstelling zou dat waarschijnlijk verbeteren.



▲ De Kubota M9960 is het grootste model uit de M60-serie. De trekking volgt de 9540 op. Grootste verschil met dat model is de nieuwe motor die aan de Stage 3b-milieu-eisen voldoet.

De trekking is standaard voorzien van een oliepomp die maximaal 64 liter per minuut kan leveren. Daarnaast beschikt de trekking over twee dubbelwerkende ventielen, een derde is een optie. Het hydraulische remventiel is wel standaard. Net als een elektrohydraulisch inschakelbare aftakas met twee toeren: 540 en 540E. In het laatste geval maakt de aftakas 540 toeren bij 1.800 motortoeren. Als optie is ook een 540 en 1.000 toerige aftakas leverbaar. Je schakelt de aftakas gemakkelijk in met een grote gele draaiknop. Tijdens het aftakaswerk houdt de zogenoemde Work Cruise het motortental en dus ook het aftakastental en de rijnsnelheid op

constant niveau. Om deze cruise-control te activeren moet je een knop op het dashboard indrukken. De vooras, met eindaandrijving in de wielen, geeft de trekking een bodemvrijheid van minimaal 50 cm: handig bij gewasverzorging. De kleine draaicirkel, door de 55 graden wieluitslag, komt dan ook van pas. De vierwielaangedreven M9960 is er vanaf 49.800 euro. Heb je hem liever zonder cabine? Dat kan. Dan kost de trekking net geen 45.000 euro. Maar let op: dan krijg je geen 36/36 versnellingsbak, maar een transmissie met 18 versnellingen voor- en achteruit, omdat de hi-lo ontbreekt. **IM**

De Kubota M9960 in detail



▲ De versnellingsbak van de Kubota 9960 met cabine heeft 6 versnellingen met een hi-lo en drie groepen. Dat levert 36 versnellingen op.



▲ De vooras van de trekking geeft de trekking een hoge bodemvrijheid terwijl de voorwielen ver uitslaan.



▲ De mechanische hef laat zich van buiten moeilijk bedienen. Het blijkt lastig om de pin in de tanden van de tandheugel te laten vallen.



▲ De Kubota M9960 is voorzien van een nieuwe viercilindermotor met EGR en een filter dat roet uit de uitlaatgassen haalt.



▲ Het roetfilter moet je regelmatig schoonbranden. Dat kan automatisch in het veld of met de hand middels een druk op de knop.



▲ De hydraulische omkeer is een genot. De mate van aangrijpen is weliswaar niet in te stellen, maar dat is ook nergens voor nodig.