

Kubota M135 GX

Alternatief en praktisch met 'dikke' viercilinder

De M135 GX is met 99 kW (135 pk) het sterkste model van Kubota. Hij valt op door de 6,1 liter viercilinder en natuurlijk door Bi-speed: de GX komt daarmee scherp de bocht om. Ook de 8-traps powershift en de cabine zijn praktisch. Op andere punten is de M135 GX weer verrassend eenvoudig.



Scan de foto met de AgriMedia app om de machine in actie te zien. Voor download app, zie ook pagina 4.





De motorkap gaat voldoende ver open (en aan één stuk) om het dagelijks onderhoud makkelijk uit te kunnen voeren. De viercilinder commonrail-motor is van Kubota zelf en heeft een inhoud van 6,1 liter.



De gereedschapskist en de dieseltank zitten op de plek waar ze horen: links voor de cabine, daar waar je in- of uitstapt. De tredes geven goed grip, de tussenruimte is okay en de eerste zit voldoende laag (net onder de 50 cm).

Kubota's eerste trekker (de 15 pk sterke T15) zag het levenslicht in 1960. De Japanse fabrikant hield zich vervolgens vele decennia bezig met relatief lichte trekkers (naar Westerse begrippen). Pas begin deze eeuw betrad Kubota het segment van 100 pk en hoger. Dat geeft aan dat Kubota behoedzaam te werk gaat. Met de overname van Kverneland lijkt de verwachting gerechtvaardigd dat de Japanse fabrikant binnen niet al te lange tijd in vermogen zal opschalen. De GX is er ook als type 110. Die heeft een 3,8 liter viercilinder met een maximum van 81 kW (110 pk) bij 2.600 toeren. De oliepomp van de 110 is wat kleiner dan die van de 135, de hefkracht wat minder, de standaardachterbanden zijn 34 inch en de wielbasis is 25 cm korter. De 110 draait dus nog scherper. De motor is net als die van de 135 van het type commonrail met vier kleppen per cilinder.

Hij haalt de emissienormen 3B met een roetfilter, een katalysator en uitlaatgasrecirculatie. **Van eigen makelij** De 6,1 liter viercilinder is van Kubota zelf, heeft een turbo en een intercooler en luistert naar de typeaanduiding V6108-TI-CRS. De laatste drie letters staan voor Common Rail System: de injecteurs krijgen hun voeding uit een centraal hogedruksysteem. Kubota geeft als maximum voor het 6.124 cm³ metende blok 99,3 kW (135 pk) op. Dat is het vermogen bij het nominale toerental 2.200. De motor is dus bovenin het sterkst; het percentage oververmogen (2,7 procent) en constant vermogen (15 procent) zijn daardoor bescheiden. Als deze motor maximaal moet presteren, is het zaak om hem niet onder de 1.900 toeren te laten zakken (zie grafiek). Het koppel loopt weliswaar op tot 1.200 toeren, maar gerelateerd aan het lange toerentraject is de vech-

lust van de viercilinder onder die 1.900 toeren beperkt. Onze meting aan de aftakas gaf een maximum te zien van 84,6 kW bij 2.100 toeren. Ten opzichte van de 99,3 kW van de motor (volgens Kubota) is dat een verlies van 15 procent. Dat valt binnen de normale grenzen. De inhoud van de motor zit daar duidelijk buiten: 6,1 liter is veel voor een viercilinder. De meeste vierpitters zitten tussen 4,0 en 4,5 liter en komen dan aan zo'n 60 cm³ inhoud per kW aan de aftakas. Deze Kubota zit op 72 cm³ per kW. De verwachting dat zich dat weerspiegelt in een bovengemiddeld verbruik klopt als je de motor aanspreekt op z'n maximum vermogen. Daarmee zit hij zo'n zes procent boven het gemiddelde. Richting de lagere toeren verbruikt de Kubota minder brandstof, om bij het maximum koppel zuiniger te zijn dan de concurrentie. Rond dat punt kun je werken met een kunstmeststrooier of spuitmachines,

Motor & brandstofverbruik

Een viercilinder commonrail-motor met turbo en intercooler en een inhoud van 6,1 liter. Verbruik bij hoge toerentallen vrij pittig; bij lage toerentalen gunstig. Vechtlust tegen terugzakken in toeren vrij beperkt, maar maximumkoppel bij zeer laag toerental (1.200 omw./min).

Transmissie & aftakas

Een 8-traps powershift die te gebruiken is in drie groepen met een soepel belast schakelende voor-/achteruit. Vier trappen (naar eigen keuze) kunnen automatisch schakelen. 7 keuzes van 4 tot 12 km/h en 8 keuzes van 0 tot 4 km/h. Twee toerenkeuzes voor aftakas: 540/1.000 of 540/750.

Hefinrichting & hydrauliek

Hefinrichting met praktische bediening, elektronische hoogte-indicatie en goede stabilisatie; hefkracht gemiddeld. Hydrauliek standaard bescheiden in uitvoering (2x DW mechanisch) en beperkt in opbrengst. Geen voorzieningen voor doorstroomhoeveelheid en/of tijdsinstelling.

Technische gegevens en meetresultaten Kubota M135GX

Meetgegevens LandbouwMechanisatie		Wielbasis	2.690 mm	Oliepomp	tandwiel
Nominaal aftakasvermogen	82,4 kW bij 2.225 omw./min	Bodemvrijheid	38 cm	Opbrengst en druk	82,5 liter, 200 bar
• met specifiek verbruik	282 g/kWh	Gewicht	4.900 / 5.460* kg	Aantal ventielen standaard	twee DW, mechanisch
Maximum aftakasvermogen	84,6 kW bij 2.100 omw./min	Gewichtsverdeling* v/a	2740/2720 kg	Maximum hefkracht	6.100 kg
• met specifiek verbruik	279 g/kWh	Banden	vóór 480/65R24 achter 650/65R38	Achterbrug- en hydrauliekolie	65 liter
Maximum draaimoment	506 Nm bij 1.200 omw./min	* incl. frontgewichten		Vooras totaal	22 liter (verversingstermijn 600 uren)
• met specifiek verbruik	247 g/kWh	Technische gegevens opgave fabrikant		Motorolie	14,6 liter (verversingstermijn 400 uren)
Constant vermogen traject	15%	Motor merk en type	Kubota V6108 TJ CRS	Brutoprijs excl. btw standaard getest € 75.350 € 83.100	
Specifieke inhoud	72 cm ³ /kW	Cilinders en inhoud	vier, 6124 cm ³	Onderdelenprijzen excl. btw	
Koppelstijging (bij toerendaling)	39% (46%)	Nominaal vermogen	99 kW (135 pk) bij 2.200 omw./min	• tankdop	€ 22
Olieopbrengst hydrauliek	65 l/min via één ventiel	Maximum vermogen	99 kW (135 pk) bij 2.200 omw./min	• rechter buitenspiegel (glas)	€ 68
Maximum druk	190 bar	Maximum draaimoment	567 Nm bij 1.200 omw./min	• voorspatbord (rubber)	€ 70
Maximum hefkracht	5.270 daN	Inhoud dieseltank	190 liter	• achterlichtunit	€ 89
Draaicirkel 2wd/4wd/Bi-speed	11,70 m/12,45 m/10,05 m	Transmissie	24+24 met 8-traps powershift en drie groepen	• koplampunit	€ 54
Geluidsniveau stationair	58 dB(A)	Koppeling	meerplaats nat	• achterruit (alleen glas)	€ 988
volgas	70 dB(A)	Remmen	meerplaats nat	• linkerportier (compleet)	€ 1.282
Aftakas	540/750 of 540/1.000	Aftakas	540 bij 1994, 1.000 bij 2.050 omw./min		
Aftakastoeren	540 bij 1994, 1.000 bij 2.050 omw./min				
Afmetingen trekker hoogte	285 cm				
breedte	245 cm				
lengte	442/468* cm				

Snelheidsopbouw transmissie Kubota M135 GX op 650/65R38 bij 2.350 omw./min

F (vooruit)

R (achteruit)

maar ook met niet-aftakas aangedreven grondbewerkingswerktuig. Op dat punt van maximum koppel heeft de motor namelijk nog driekwart van z'n maximum vermogen beschikbaar. Het actuele verbruik is af te lezen; dat stimuleert zuinig rijden. Stationair verbruikt de trekker rond 2 liter per uur. Bij volgas onbelast op topsnelheid zonder werktuig erachter ligt het rond 11 liter per uur.

8-traps powershift

De transmissie schakelt acht stappen onder last. Dat de bak in basis een viertraps is die verdubbeld wordt, merk je tussen 4 en 5 (en vice versa). Daar gaat het minder soepel dan bij de andere stappen, vooral als de olie koud is. De logica in de bediening (twee knopjes op de pook) is goed en hij is ook in de armleuning te bedienen. De pook schakelt drie groepen. Je moet wennen aan twee neutraalposities en hij bedient ook vrij stug. Daarentegen is het wisselen van rijrichting met het kleine hendeltje linksonder het stuur een wonder van eenvoud en souplesse. Deze power shuttle beweegt mee met de verstelling van het stuurwiel. In totaal biedt de bak dus 24 keuzes vooruit en even zoveel achteruit. Vooruit gaat het een half procent sneller dan achter-

uit; zo'n klein verschil merk je in de praktijk niet. Volgas onbelast ligt de beginsnelheid op 0,94 km/h; de top zit op 40,7 km/h. De lage en de middengroep overlappen elkaar niet (zie schema); de midden en de hoge groep doen dat wel. Dat levert één extra keuze op in het werktraject van 4-12 km/h, waardoor het totaal op zeven komt. Dat is voldoende,

met Bi-speed
scherp de bocht om

maar ook niet meer dan dat. Als optie is er een kruipgroep. Het schema van de snelheids-opbouw zit op de grote zonnepomp. Handig is ook dat de powershift drie stappen (vier versnellingen) automatisch kan schakelen. Je kunt kiezen welke vier versnellingen dat zijn, bijvoorbeeld van 5 naar 8 en vice versa of van 2 naar 5. De gevoeligheid (het moment van schakelen) is met een draaiknop instelbaar. Het elektronische motormanagement (K-EMS) houdt bij aftakaswerk het toerental

constant. Lukt dat niet en de auto-modus van de transmissie is actief, dan schakelt de bak een stap terug (als die ruimte er nog is). Een digitaal balkje in het dashboard geeft aan in welke van de stappen je zit. De grote analoge wijzer links geeft het toerental weer. Stationair draait de viercilinder er 800. Via een tuimelschakelaar in de armleuning zijn twee voorkeurstoerentallen vast te leggen en snel oproepbaar. Ook is er een draaiknop die het maximum kan begrenzen. Dankzij de koppellingsknop in de pook, gebruik je het pedaal zo goed als niet, ook omdat die knop de koppeling soepeler laat aangrijpen dan het pedaal. Die laatste is vrij klein, vraagt weinig kracht en heeft een opvallend korte slag. Daar moet je aan wennen. Om te kunnen starten, moet de groepenpook in neutraal staan en de aftakas uitgeschakeld zijn. Hand- en voetgas laten zich plezierig bedienen.

Versnellen in de bocht

De M 135 GX heeft standaard (net zoals de 110) Bi-speed; die kan de voorwielaandrijving in de bocht 'versnellen'. Maak je daar geen gebruik van, dan gedraagt de Kubota zich net als elke andere trekker. Met de voorwielaandrijving uit is de draaicirkel dan 11,70 m

groot en met die vooras erbij is hij 12,45 m. De Kubota draait dan voor het gevoel niet opvallend scherp. Betrek je de relatief smalle spoorbreedte van de vooras in die afweging, dan is de uitkomst positiever. Dat is hij ook gezien de relatief lange wielbasis. Het verhaal wordt echter pas echt spannend met Bi-speed: de draaicirkel met de voorwielaandrijving ingeschakeld (dat is een voorwaarde) is dan maar tien meter. Dat is echt klein en zo voelt het ook. Op de wendakker zet je de trekker zonder terug te steken voor de volgende slag. De voorbanden krabben daarbij wel fors door de grond, dus er moet geen gewas staan. Los daarvan is Bi-speed een mooi stukje techniek. Dat geldt ook voor de onderhoudsvrije aandrijving door de fusees (geen kruiskoppelingen) en voor de inschakeling van het differentieel-slot in de achteras. Dat gebeurt elektrohydraulisch via een pedaal. Het slot in de vooras is apart in te schakelen via een tuimelschakelaar op het dashboard. Daar zat bij ons echter geen techniek achter, want de vooras reageerde er niet op. Automatische functies (bijvoorbeeld gekoppeld aan de stuurhoek) zijn er niet, ook niet bij de voorwielaandrijving. Wel schakelt die automatisch in bij het bedienen van de rempedalen (mits deze gekoppeld zijn). De pedalen voelen wat sponzig aan en de vertragings via de meervoudig natte remschijven maakt niet veel indruk. Plezierig is wel dat de aansluiting voor het hydraulisch beremmen van kiepers en dergelijke standaard is.

Praktisch werken met de hef

Een makkelijke bediening, goede verstelmogelijkheden, een digitale hoogte-indicatie en een praktische stabilisatie: de hef van de Kubota is zo in één zin samen te vatten. Het bedieningshendeltje in de armleuning ligt goed binnen bereik. De tuimelschakelaar voor het vlotte werk, die een werktuig ook snel op diepte brengt, zit minder gunstig. Voor die knop aan de binnenkant van de



De groepenpook (linksboven) heeft twee neutraalstanden en herbergt ook de powershiftknopjes.

leuning moet de arm net iets te ver naar achteren. Opvallend is het ontbreken van een knop voor de mengregeling. Kubota lost dat op met een traploze instelling voor de trekkracht: van supergevoelig tot zeer ongevoelig. Dat komt dus bijna op hetzelfde neer als een mengknop. Ook de daalsnelheid en de hoogtebegrenzing zijn makkelijk instelbaar. Voorkeurswaarden zijn makkelijk terug te vinden via de digitale hoogte-indicatie op het dashboard. Buitenbediening zowel links als rechts is standaard en het pen-gatsysteem van de stabilisatie werkt probleemloos. Bij de hefkrachtmeting noteerden we tussen de kogels een maximum van 5.270 daN (5.375 kg). Kubota zelf geeft 6.100 kg op. Daar zit dus een aardig gat tussen. Dat lijkt erger dan het is, want met z'n minimumhefkracht van 5.075 daN scoort de Kubota nog gemiddeld.

Aftakas en hydrauliek eenvoudig

De aftakas heeft standaard twee toerentallen: wij hadden 540 en 1.000; het alternatief is 540 en 750. Dat is beperkt. Een keuze uit drie



Voorasvering en frontballast zijn opties.



De zwaaiende trekhaak is praktisch in gebruik.

Onderhoud & kosten

Werken bij hoge toeren schroeft bij deze trekker de brandstofkosten op; lage toeren werken besparend. De achterbrugolie is frequent (elke 600 uur) aan verversing toe, maar de overige periodieke kosten zijn beperkt. De achterruit of een portier kapot rijden loopt ernstig in de papieren.



Cabine & comfort

Ongeveerde cabine heeft met optie voorasvering voldoende rijcomfort. Cabine met een laag geluidsniveau en veel ruimte; desondanks weinig praktische opbergruimte. Goed zicht rondom en irritante zonnepomp (is ondertussen aangepast). Instructieboekje nu in het Nederlands.



Gebruikerservaringen Marcel Nijenhuis, Espel: 'Door toeval op een puike trekker gestuit.'

Marcel Nijenhuis (57) was eind vorig jaar in Achterveld op de show van importeur De Vor om te praten over 11x54 op de achteras van een nieuw te kopen Fendt 300. Dat bracht nogal wat kosten met zich mee. Op de show stond echter ook een nieuwe Kubota M110GX, waar die banden gewoon op zaten. Nijenhuis had – onbekend maakt onbemind – tot op dat moment nooit over een Kubota nagedacht. Hij nam folders mee, verdiepte zich in het merk en raakte enthousiast. In overleg met zijn vaste medewerkers hakte hij de knoop door. De M110GX, die op de kleinere motor na grotendeels gelijk is aan de 135, heeft dit voorjaar al vele tientallen hectares gladiolen en aard-appelen geplant en gepoot. De eis die Nijenhuis aan dealer Mecha-Service in Emmeloord stelde was een spoorbreedte van precies 180 cm en dan ook geen halve cm meer of minder. Dat had nogal wat voeten in de aarde, maar Mecha-Service kreeg het voor elkaar. Dat Kubota geen traploze transmissie levert en Fendt wel, speelde voor Nijenhuis geen doorslaggevende rol. Als er in het



Marcel Nijenhuis zocht een passende vervanging voor zijn Agrottron 100 en kwam toevallig bij Kubota terecht. Hij is dik tevreden over deze nog relatief onbekende 'grote' Japanner met z'n ruime stille cabine en Bi-speed.

traject van 1 tot 5 km/h voldoende keuzes zijn en ook in het traject van 4 tot 12 km/h (bij de Kubota is dat het geval) dan heeft hij bij het rooien voldoende speelruimte en is het voor hem goed. Nijenhuis regelt de hoeveelheid grond op de rooiketting liever met 'traploze' aanpassingen op de rooier dan via de

rijsnelheid. De Kubota heeft op de aftakas 750 als tweede toerental; dat wordt veel gebruikt. De trekker wordt er zuiniger en stiller door en is in dat middengebied van de toeren voldoende sterk. Dat is hij ook in het lage traject en dat heeft als voordeel dat Bi-speed er op de wendakker soepel inkomt. De kleine draaicirkel levert tijds winst op (minder vaak terugsteken) en smalle wendakkers. De vier zelfschakelende stappen van de powershift en de elektronica om bij aftakaswerk de toeren constant te houden, voldoen goed. Tevreden zijn Nijenhuis en zijn medewerkers ook over de ruime cabine met het goede zicht rondom. Een pluspunt is ook dat de trekker makkelijk te doorgronden is; iedereen rijdt er zo mee weg. Belangrijk is ook dat het gewicht van

de Kubota lager is dan van de meeste Europese trekkers in deze pk-klasse. Nijenhuis heeft een gps van Autofarm laten monteren. Naast een frontheef is de trekker ook voorzien van een aangepaste voorlader die kisten bloembollen of aardappels kantelt in de voorraadbunker boven het cabinedak.



▲ Standaard zijn er 2 dubbelwerkende ventielen.



▲ De FR bedient makkelijk en voorspelbaar.



▲ Het actuele verbruik verschijnt in dit display.

zou niet misstaan. De feitelijke schakeling met de gele draaiknop is makkelijk, maar de keuzehendel voor de toeren bedient zeer stug. Met die hendel in neutraal is de aftakas-stomp ook bij lopende motor te draaien. De mogelijkheden van de hydrauliek zijn net als die van de aftakas vrij beperkt. Twee goed bereikbare hendels rechtsvoor bedienen mechanisch twee dubbelwerkende ventielen. Moderne voorzieningen als een doorstroom-, tijds- of drukregeling zijn er niet. Ook is er geen buitenbediening. Met 61 l/min bij nominaal toerental zit de opbrengst van de pomp aan de bescheiden kant van gemiddeld. Bij volgas (2.350 toeren) is er 4 liter meer beschikbaar, maar bij zo'n hoog toerental werk je niet gauw. In het gezamenlijke reservoir van hydrauliek, transmissie en achterbrug gaat 65 liter olie. Die olie is elke 600 uur aan verversing toe; dat is een vrij korte termijn. Het verhoogt de onderhoudskosten, ook omdat de olie met 5,05 euro per liter pittig aan de prijs is. Voor de 15 liter motorolie staat 400 uur; dat is een normale termijn. Met 4,5 liter per voorasnaaf en 13 liter voor het differentieel komt de M135 op een totale hoeveelheid olie van 87 liter. Dat is ongeveer 1 liter per kW aftakas-vermogen en dat heet gemiddeld. De peilstok en de vulopening van de motorolie zitten naast elkaar en zijn makkelijk bereikbaar. Ook de peilstok annex vuldop voor het grote reservoir is goed bereikbaar. De accu en de katalysator zitten onder de motorkap. Die katalysator is samen met het roetfilter tot één geheel samengebouwd. De motorkap gaat voldoende ver open om het luchtfilter en het expansietankje goed te kunnen bereiken. Bij de koelers werkt Kubota met losse gaaspanelen; ook is de koeler van de airco tussen de andere koelers uit te trekken. De ideeën zijn hier goed, maar de uitwerking kan nog beter. De vetnippels in de cardanas moeten uiteraard in de goede positie staan om ze te kunnen smeren. Dat is even zoeken en proberen. De overige achttien nippels leveren geen problemen op. Het instructieboek zit losbladig in een klapper: een goed idee. Bovendien is het boek nu ook vertaald in het Nederlands, meldt importeur De Vor.

Trekhaken

De wagentrekhaak is van het type snelverstel en draaibaar. Het frame biedt acht posities voor de hoogte, maar door de zwaaiende ondertrekhaak en de kieperknobbel zijn er daarvan maar vijf te benutten. Voor het normale werk is dat voldoende. De zwaaiende trekhaak en de wagentrekhaak zijn ook makkelijk weg te halen. Naar huidige maatstaven

is het aanbrengen of verwijderen van twaalf frontgewichten à 47 kg een forse klus. Met die optionele ballast heeft de Kubota de helft van z'n gewicht op de vooras. Haal je die ballast eraf, dan blijft er 41 procent over. Met 4.900 kg voor 84,6 kW aan de aftakas is de 135 dan een vrij lichte trekker. Dat is een goed uitgangspunt voor poot-, plant- en verzorgingswerk. Af-fabriek is er een voorlader leverbaar. Die heft ruim twee ton en komt tot vier meter hoogte. Voor die voorlader met standaard schokabsorbering, komt er een kruishendel op de voorzijde van de armleuning. Met 48 cm heeft de Kubota (omdat de cardanas hoog ligt) veel bodemvrijheid. Dan moet er niet onze trekhaak onder zitten, want dan blijft er van die 'vrijheid' maar 38 cm over.

Cabine

Een groot glasoppervlak, een vaste rijdersstoel en de grote zonneklep zijn zomaar een paar opvallende zaken van de cabine. Om met die zonneklep te beginnen, daar moet Kubota iets aan doen. Het idee om hem groot te maken is goed, maar dan moet hij wel in

De Kubota is een lichte trekker

alle posities stabiel blijven zitten. Dat hij vanuit ingeklapte toestand steeds voor je ogen zakt, is irritant (gelukkig heeft Kubota daar al wat aan gedaan). Ook had de rechterconsole wel wat hoger gemogen, maar daar is niet zo snel iets aan te doen. Bij nachtwerk mag er wel wat licht van bovenaf op die console vallen; het valt niet mee om in het donker alle knopjes te vinden. Het stuurwiel is via twee hendels in twee richtingen verstelbaar en de benodigde stuurkracht is gering. De cabine is niet geveerd, maar met de (optionele) geveerde vooras is het rijcomfort goed. Die vering is op drie standen in te stellen en ook uitschakelbaar. Het hendeltje van de richtingaanwijzer komt uit zichzelf weer terug in neutraal; het stoort dan niet dat de controlelampjes klein zijn het geluidssignaal zwak. Met 58 dB(A) op stationair toerental is het in de cabine opvallend stil. Ook in de hogere toerentallen zit de geluidsdruk aan de positieve kant van gemiddeld. Het is dan wel zaak de achterraut dicht te houden, want anders wordt het lawaaiig. Met die achterraut moet je sowieso bedachtzaam te werk gaan, want hij is schreeuwend duur. Ook een stukgereden portier hakt er



▲ De 650/65R38 achterbanden steken ver buiten de spatborden uit. Eventueel zijn verbreders leverbaar. De hefkraft is ten opzichte van de concurrentie gemiddeld; de hydrauliekopbrengst eerder bescheiden. Met de pen-gatstabilisatie is het goed werken. Trekhaken zijn er voldoende aanwezig.

financieel pittig in. De eerste trede naar de cabine zit plezierig laag, de handgrepen zitten goed en de deuropening is groot. Je komt de cabine dus makkelijk in en uit. De cabine zelf is vooral breed; er is leefruimte genoeg, ook voor een bijrijder. Die kan plezierig zitten. De chauffeur zelf zit op een luchtgeveerde Grammer. Ondanks de grote inhoud van de cabine is de hoeveelheid praktische opbergruimte gering. De bovenste twee van de vier lampen in de neus zijn breedtestralers, een soort vaste werkklampen dus. Aan de cabine-stijlen en de dakrand zitten vier instelbare werkklampen en achter aan de dakrand ook twee. De koplampen zitten onderin in de grill en zijn dus vrij snel door een werktuig in de (eventuele) fronthef aan het zicht onttrokken. Belangrijke informatie zoals rijsnelheid en verbruik zijn ook af te lezen op het display in de armleuning. Hierin zit ook een boordcomputer voor bewerkte oppervlakte en dergelijke. Airco, verwarming en ventilatie voldoen aan gangbare normen. Voor natuurlijke ventilatie (zonder dat de geluidsdruk te veel toeneemt) is er alleen het dakruitje. Het rondomzicht is door het ontbreken van zijstijlen in één woord prima. Ook schuin naar beneden en op de hef verdient dat zicht een compliment.

In het kort

Nederlanders hebben over het algemeen een goed gevoel bij de kleur oranje. Wat dat betreft scoort Kubota in de plus. De vorm van de motorkap en de bijzondere manier waarop de lampen in de grille zitten, doen daar bij de M135GX nog een schepje bovenop. Zonder meer stoer zijn de verhoudingsgewijs dikke uitlaat en de 'luchthapper' op de motorkap. Die laatste zie je normaal alleen bij Amerikaanse 'hot rods'. Dat stoere beeld wordt versterkt door 650/65R38 achterbanden die ruim buiten de spatborden uitsteken (al ga je daar bij nat weer en transportwerk uiteraard anders over denken). Ook de vorm van de werkklampen en de achterlichten is op z'n zachtst gezegd opvallend. Als verschijning is Kubota's nieuwe M135GX dus bepaald geen alledaagse trekker. Afgezien de elektronische aansturing van hef en motor, de vier-stappenautomatiek op de powershift, de brandstofmeting en de kleine boordcomputer is de Kubota naar westerse begrippen nog een vrij mechanische trekker. Dat heeft als voordeel dat hij standaard met 761 euro per kW motorvermogen een sterk concurrerende prijs heeft. In de versie zoals wij hem testten (met onder meer grote banden, geveerde vooras en frontgewichten) zit de brutoprijs op 83.100 euro. Per kW aftakasvermogen is de prijs dan iets bovengemiddeld. **LM**

Kosten per draaiuur

Kosten per draaiuur over een periode van 8 jaar bij gemiddeld 500 draaiuren per jaar

Bruto-aanschafwaarde excl. btw	€ 83.100
Restwaarde na 8 jaar 30%	€ 24.930
Afschrijving totaal	€ 58.170
Afschrijving per jaar	€ 7.271,25
Afschrijving per draaiuur	€ 14,54

Renteverlies: 5% van gemiddeld geïnvesteerd vermogen (83.100 + 24.930) : 2 = € 2.700,75 per jaar	
Per draaiuur	€ 5,40

Verbruik per uur: 60% van het gemiddelde van maximum vermogen en maximum koppel (27,9 + 18,0) : 2 = x 60% x 1,15	
Per draaiuur	€ 15,84

Stalling en verzekering: 2% van nieuwwaarde	
Per draaiuur	€ 3,32

Reparaties: 2,5% van nieuwwaarde	
Per draaiuur	€ 4,16

Periodieke onderhoudskosten: filters, olie, koelvloeistof e.d.	
Per draaiuur	€ 1,32 +

Totale kosten per draaiuur	€ 44,58
-----------------------------------	----------------

Voor en tegen

Plus

- + 8-traps powershift met automatiek
- + motor zuinig bij lage toerentallen
- + ruime en stille cabine
- + zeer scherp draaien met Bi-speed
- + makkelijk te doorgronden trekker

Min

- geringe vechtlust van de motor
- verbruik bij hoge toerentallen bovengemiddeld
- twee toeren op de aftakas
- hydrauliekopbrengst bescheiden