

Kubota bouwt al vele jaren (lichte) trekkers voor boeren. Importeur De Vor trad daar echter tot voor kort in ons land niet mee op de voorgrond. Met de vernieuwde M gebeurt dat wel. Na een week rijden met de 96 kW (128 pk) sterke M128X snappen we waarom: deze trekker kan de praktijk aan.

Trekkertest Kubota M128X Sterke start voor oranje



Kubota's M-serie bestaat uit vier typen onder de 100 pk en twee erboven. De lichte typen hebben het getal 40 in de aanduiding. Ze beslaan een range van 48 tot 71 kW (64 tot 95 pk). In de M6040 en M7040 heeft de motor een inhoud van 3.330 cm³; in de M8540 en M9540 is dat 3.770 cm³. De beide typen boven de 100 pk heten M108 en M128. Ze hebben zoals de aanduiding doet vermoeden respectievelijk 108 en 128 pk (81 en 96 kW). De M108 haalt dat vermogen uit de 3,8 liter viercilinder die ook in de twee sterke typen van de 40-serie zit. Hij gaat met z'n krachtbron tot het gaatje. De viercilinder in de M128 zit aan de andere kant van het spectrum: die heeft een inhoud van 6,1 liter. Ook met z'n traditionele uiterlijk is de M128 anders dan z'n vijf seriegenoten, die er modern en katachtig uitzien. Een eerste indruk van Kubota's M-serie gaven we in de LandbouwMechanisatie nr. 10 van 2008.

Dikke viercilinder

De motor van de M128 zit met zijn 6.124 cm³ ver af van de gangbare 1,0 liter per cilinder. Kubota gaat deze krachtbron ook gebruiken in toekomstig zwaardere modellen. De viercilinder heeft commonrail-inspuiting, een turbo en een intercooler en draait nominaal 2.200 toeren. Gerelateerd aan het gemeten aftakasvermogen van 83,8 kW levert hij 1 kW per 73 cm³ inhoud. Dat toont dat hij het niet moeilijk heeft. In z'n karakter is hij vrij vlak, met nauwelijks oververmogen. Wel is er bij terugzakken in toeren een lang traject waarover het koppel stijgt. Het maximum ligt bij 1.250 en dat is gevoelsmatig bijna stationair. Het verbruik dat we bij lage toeren maten aan de aftakas is gemiddeld. Hetzelfde geldt voor het verbruik bij maximumvermogen. Bij nominaal toeren is de consumptie met 270 g/kWh wat guntiger, maar zuinig is de M128 niet. Dat kan ook niet gezien zijn cilinderinhoud. Het maximumverbruik dat we via de aftakas maten was 27 liter per uur.

Achttraps powershift

De transmissie heeft een 8-traps powershift. Die is zowel op de armleuning te bedienen als op de groepenpook met veld en trans-

Motor & brandstofverbruik

De motor in de M128 onderscheidt zich door z'n inhoud van maar liefst 6,1 liter: het is een 'dikke' viercilinder. Met z'n karaktertrekken en met het verbruik heeft deze turbo intercooler diesel met commonrail-inspuiting echter wat moeite de middenmoot te halen.



port. Wij hadden ook de optionele kruip. In totaal geeft dat 24 mogelijkheden. Die zijn via de belast schakelbare voor-/achteruit ook in de andere richting te gebruiken. De snelheid per versnelling blijft daarbij gelijk. Die FR-hendel zit links onder het stuur en laat zich daar probleemloos bedienen. Ook de achttraps powershift – uniek in deze klasse – is probleemloos. Wel zitten de knopjes op de armleuning wat ver naar achteren. Daar staat tegenover dat de bak zelfdenkend kan schakelen: drie stappen op of drie terug. Dat werkt goed, al is het instellen van de schakelmomenten wat complex. De hendel voor de kruip schakelt stroef en zit linksachter: daar kan een praktikant lang naar zoeken. De tiemelschakelaar met DHC (down-hill-control) laat de platenpakketten supersnel koppelen, waardoor de kans dat de trekker aan de rol



▲ Het dashboard van de M128 nodigt met zijn frisse kleuren uit om naar te kijken.

Kubota M128: technische gegevens en meetresultaten

Opgave fabrikant

Motor: Kubota A68-TI-CRS turbo intercooler
 Cilinders en inhoud: vier, 6.124 cm³
 Nominaal vermogen 96 kW/128 pk bij 2.200 omw./min
 Inhoud dieseltank: 190 liter
 Transmissie: 24+24, 8-traps powershift: 0,38-36,8 km/h
 Acht keuzes van 4-12 km/h
 Rijkoppeling en aftakas: meerplaats nat
 Remmen: meerplaats nat + 4wd
 Aftakas: 34,9 mm met zes spiebanen
 Aftakastoren: 540, 1000
 Oliepomp: tandem-tandwiel
 Maximale opbrengst en druk: 77 l/min en 200 bar
 Aantal ventielen standaard: 2DW
 Maximumhefkracht: 5.680 daN
 Wielbasis: 2.690 mm
 Transmissie-, achterbrug- en hydrauliekolie: 60 liter (termijn 600 uren)
 Vooras totaal: 16,5 liter (termijn 600 uren)
 Motorolie: 14,6 liter (verversingstermijn 300 uren)

Brutoprijs excl. btw standaard: excl. wielen € 56.430

• getest: excl. fronthead en -pto € 63.410

Onderdelenprijzen excl. btw

- tankdop: € 22,58
- rechter buitenspiegel (glas): € 27,45
- voorspatbord (rubber): € 73,18

- achterlichtunit: € 97,92; koplampunit: € 208,65
- achterraut (alleen glas): € 470,43
- linkerportier (compleet): € 505,71

Meetgegevens LandbouwMechanisatie

Aftakasvermogen

- nominaal: 83,1 kW bij 2.200 omw./min met specifiek verbruik: 270 gr/kWh
- maximum: 83,8 kW bij 2.150 omw./min met specifiek verbruik: 272 gr/kWh

Maximumkoppel: 495 Nm bij 1.250 omw./min

met specifiek verbruik: 251 gr/kWh

Olieopbrengst hydrauliek: 65 l/min via één ventiel

Maximumdruk: 195 bar

Maximumhefkracht: 5.730 daN

Draaicirkel 2wd/4wd: 10,75 m/11,50 m;

met Bi-Speed 9,60 m

Geluidsniveau: • stationair: 60 dB(a)

• volgas: 70 dB(a)

Afmetingen trekker: • hoogte 272 cm

• breedte 235 cm

• lengte 445/472* cm

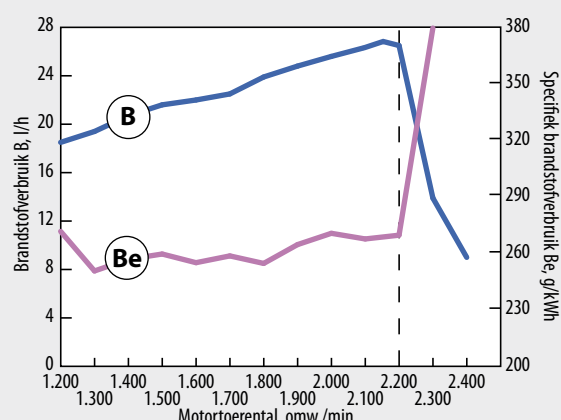
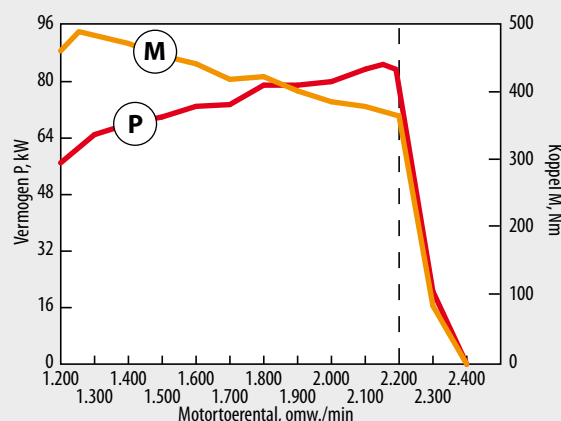
Bodemvrijheid: 50 cm (39 cm, zwaaiende trekhaak)

Gewicht: 5.040* kg

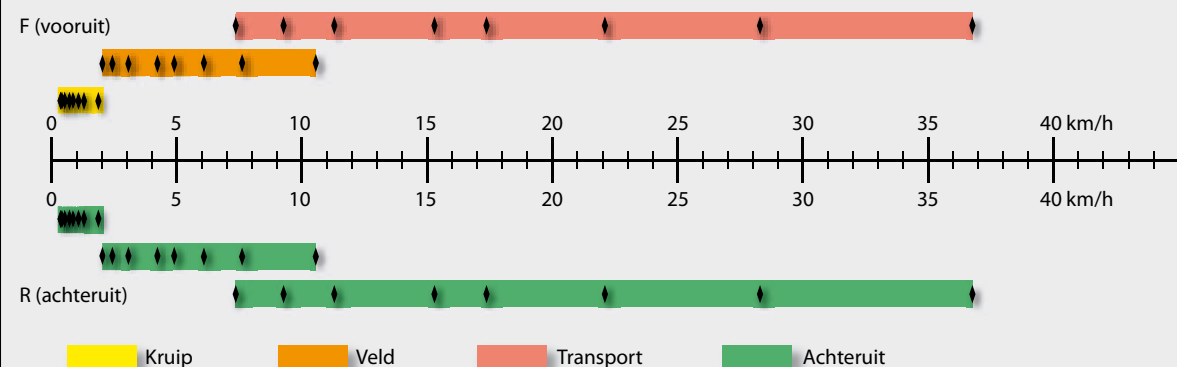
Gewichtsverdeling* v/a: 2.440/2.600 kg

Banden: vóór 420/70R24, achter 520/70R38

*incl. 565 kg frontgewichten



Snelheidsopbouw transmissie Kubota M128 X op 520/70R38 bij 2.200 toeren



Transmissie & aftakas

De basis van de transmissie is een achttraps powershift die prima werkt. Ook de voor-/achteruit is een toonbeeld van souplesse. Wij hadden als optie de kruipbak vanaf 370 m/h, waarmee het aantal keuzes op 24+24 komt. De aftakas heeft 540 en 1.000, maar mist spaarstanden.



gaat klein is. Met onze achterbanden 520/70R38 kwamen we bij 2.200 toeren op 380 m/h als laagste snelheid en op 36,8 km/h als top. Onbelast rijdt de trekker dik 40. De snelheidsopbouw is redelijk, maar de gemiddelde sprong al gauw 25 procent. Dat is ruim. Dankzij de goede overlap tussen veld en transport, zijn er in het traject van 4 tot 12 km/h toch acht keuzes beschikbaar. Het koppelpedaal vraagt weinig kracht en doseert goed. Dat lukt ook via de knop op de groepenpook; dat geeft bij veelvuldig schakelen rust voor het linkerbeen. Minpunten zijn

het handgas dat vrij ver naar voren zit en het voetgas dat nogal hoog zit.

Kort door de bocht

De M128 heeft een draaicirkel van 10,75 meter op 2wd en 11,50 meter op 4wd. Dat zijn kleine cirkels. Bij het gebruik van Bi-speed blijft er maar 9,60 meter over. Bi-speed haalt dus bijna 2 meter af van de cirkel op 4wd. Dat heet onovertroffen wendbaar. De truc zit in de vooras die extra versnelt bij een stuurhoek groter dan 35 graden. Normaal werken de voorbanden dan tegen,

doordat de voorloop op is. Kubota elimineert dat wringpunt door de vooras mechanisch via een natte koppeling naar een hogere versnelling te brengen. De wielen trekken de neus dan letterlijk de bocht in. Bi-speed is ook uitschakelbaar en dat is goed omdat de trekker op dat punt van 35 graden vrij gericht reageert. Het stuurwiel vraagt normale kracht en is horizontaal verstelbaar. Daar zien we liever ook iets verticaals bij. Ook niet vooruitstrevend is Kubota met de bediening van het differentieelslot: dat loopt via een pedaal. Zo gauw de voet daar afgaat, is het slot er weer uit. Afhankelijk van het soort werk is dat een voor- of een nadeel. Het in- of uitschakelen van de 4wd loopt via een tuimelschakelaar en dat kan ook onder last. De cardanas is netjes beschermd en de remmen zijn prima op hun taak berekend. Een snelkoppeling voor de volgwagenberemming is standaard.

Tweetoerige aftakas

Via een stroef schakelende hendel linksonder biedt de aftakas 540 bij 2.000 motortoeren of 1.000 bij 2.050. De knop voor het in- en uit-

schakelen is probleemloos. Een bediening op het spatbord ontbreekt; ook spaarstanden zijn er niet. Dat je als chauffeur zelf het display op 540 of 1.000 moet zetten, is onpraktisch. Dat kan een werktuig over de toeren helpen als de aanduiding nog op 540 staat en je probeert 1.000 te krijgen. De ruimte voor de handen rond de aftakas is voldoende. Als de toerenschakeling in neutraal staat, is de stomp bij lopende motor met de hand draaibaar. De snelverstelltrekhaak van Orlandi heeft vijf posities; door de optionele zwaaiende trekhaak zijn daar maar vier van te benutten. Het bereik loopt dan van 64 tot 98 cm hoogte. In al die vier standen zit hij in de weg voor de aftakas. Wil je die gebruiken, dan ben je dus aangewezen op de onder-trekhaak. De fronttrekhaak zit in de frontgewichten. Als die eraf zijn, is er aan die kant dus geen duw- of trekwerk mogelijk.

Hefkrachtig

De M128 tilt onderin dik 6 ton. Dat is ruim voldoende voor een trekker van dit kaliber. Het is dus niet erg dat de hefkracht naar boven toe wat afneemt; er blijft voldoende

Hefinrichting & hydrauliek

De hefinrichting (voldoende kracht over een lang traject) en de hydrauliek (voldoende liters) zijn in de basis goed, maar schieten in de extra functies te kort. Zo ontbreekt bij de hef een mengregeling en is de hydrauliek niet instelbaar op doorstroming, tijd en/of druk.



over. Op 80 cm (er zijn maar weinig trekkers die zo hoog komen) noteerden we tussen de kogels nog 5,2 ton. Het heftraject is met 74 cm ruim voldoende en de hef laat zich via een schuifhendel op de armleuning plezierig bedienen. Ook de aanslagnok voldoet goed. De hoogte van de vanghaken is ook digitaal op het dashboard af te lezen. De weerstandsregeling loopt via de trekstangen en de gevoeligheid is instelbaar. Een mengregeling is er niet en ook geen transportdemping. Met

Details onder de loep



▲ Standaard heeft de M128 twee dubbelwerkende ventielen. Onze versie had er als optie twee extra. De snelheid verschijnt in het displaytje.



▲ Bi-Speed geeft een prima wendbaarheid door de voorwielen extra te versnellen.



▲ De achterkant van het gelijk biedt bij Kubota voldoende hefkracht, een praktische stabilisatie en ruimschoots hydraulisch vermogen. De aftakas heeft 540 en 1.000, maar mist spaarstanden.

Cabine & Comfort

De geluidsdruk in de cabine was bij onze meting opvallend laag. Het zicht in het horizontale vlak en naar beneden is goed; aan de voorzijde naar boven is het slecht. Dat is vooral lastig bij gebruik van een voorlader. Bij de in- en uitstap ontbreekt voldoende steun en geleiding voor de handen.



dat gemis valt redelijk te leven. De stabilisatie is goed bij de tijd en de lengteverstelling van de hefstanden is makkelijk te verstellen. Die stangen zijn op drie posities op de trekstangen te bevestigen; dat biedt keuze uit hefweg of hefkracht. Aangezien beide voldoende zijn, zal de pen in het middelste gat blijven. De hydrauliek levert 60 l/min aan één ventiel bij nominaal toerental; dat is ruim. Van de vier hendels van evenzoveel DW-ventielen zitten er twee goed binnen bereik en twee te ver naar achteren. Dat laatste is weer handig bij achterom kijken. Een

codering ontbreekt, waardoor het lastig ontdekken is welke hendel bij welk ventiel hoort. Ook ontbreekt een regeling voor doormotoring (optie), tijd en/of druk. Al met al is de basis van de hydrauliek goed, maar valt net als bij de hef op details het nodige te verbeteren.

Leefomstandigheden

Voor de cabine geldt hetzelfde als voor hef en hydrauliek: de basis (geluidsniveau, ruimte en zicht) is goed, maar op andere punten moet Kubota aan de slag. Een van die punten is de in- en uitstap. Los van het feit dat de portieropening aan de kleine kant is, is het houvast voor de handen beperkt. Dat voel je omdat je iets scheef door de opening moet en iets gebukt. Dat laatste komt omdat de dakconsole laag zit. Die hindert ook het zicht naar boven. Dat stoort bij een voorlader. Voor het overige is het zicht beter dan bij de gemiddelde soortgenoot. De leefruimte is feitelijk wat aan de smalle kant en ook wat laag, maar de ruime lengte compenseert dat. Jammer is dan dat de pneumatisch geveerde stoel – de cabine is niet geveerd – niet wat verder naar achteren kan. Chauffeurs langer dan 180 cm zitten wat dicht op de pedalen.

180 cm is ook de maximumlengte voor een rijder. De zitting zit uitgekapt wat in de weg, maar het is links ook goed in- en uitstappen. De buitenspiegels voldoen goed en de natuurlijke ventilatie gemiddeld. De achterruit is lastig dicht te krijgen. Over kachel en airco valt weinig te mopperen; de ventilator mag wel iets meer power hebben. Qua geluidsdruk zet Kubota de concurrentie in de schaduw: onze meting kwam bij volgas niet boven de 70 dB uit. Op het punt van maximumvermogen zakt het daar nog onder; met de ventilator op vol komt het niet boven de 72 dB. Een grote toename geeft het openen van de achterruit: bij volgas loopt het dan op naar 75 dB. De cabine is degelijk afgewerkt op wat snoeren achter de stoel na. Een handig detail vormen de drie treden die zowel links als rechts met twee bouten te verwijderen zijn. Onhandig is de plaats van de claxon onder het stuur. Daar stoot je makkelijk met de knie tegenaan en het duurt in noodgevallen lang voordat je er met de hand bij bent.

Onderhoudsvriendelijk

De motorkap gaat als één geheel open via soepele dempers. Daar valt niets op af te dingen; ook niet op de plaats van de tankdop en

van de peilstok van de motorolie. Ook de overige controlepunten, het luchtfilter, de zeven vetnippels en de accu zijn prima bereikbaar. De M128 krijgt voor de aanpak van het onderhoud dus een dikke plus. Het reinigen van de koelers en het wisselen van zekeringen is het enige dat beter kan. Het liggende motoroliefilter geeft wat geknoei bij het vervangen. Termijnen van 300 uur voor de motor en 600 uur voor de rest noemen we ondertussen kort, maar de invloed ervan op de uurkosten is beperkt. Een tastbaar minpunt zijn de korte voorzijden van de achterspatborden. Dat geeft de achterbanden alle ruimte om de treden smerig te maken. Voor de rest maakt de M128 een degelijke indruk. Bij de frontgewichten gaat Kubota schroevend te werk; die komen er dus niet af of er niet weer op. De vier werklampen aan de voorzijde voldoen goed. Achter zijn er twee en daar mogen er wel twee bij. Veilig in het donker is de cabine-lamp die links de treden verlicht. Voor de hendels en de knoppen rechts is er apart een verlichting van boven te schakelen. Het geluidssignaal van de richtingaanwijzer is zwak, maar de hendel komt uit zichzelf terug. Bij het stopzetten van de motor kan het voorkomen dat de ventilator blijft draaien. Om die tot rust te krijgen moet de sleutel namelijk nog een klik verder. De kwaliteit van het instructieboek konden we niet beoordelen, want dat was er nog niet. Wie een achterlicht aan barrels rijdt of de achterruit, kan de Kubota als prijzig ervaren.

Onderhoud & kosten

In het onderhoud verdient de M128 een pluim: de motorkap gaat als geheel makkelijk open en dicht en alle min of meer dagelijkse zaken zoals de vulopening van de brandstoftank, het luchtfilter en de motoroliepeilstok zijn goed bereikbaar. De reiniging van de koelers kan nog wat beter.



Veelzijdig inzetbaar

Geen enkele trekker boven de 100 pk gaat zo kort door de bocht als de M128 met Bi-Speed. Met 9,60 meter op 4wd is deze Kubota een wonder van wendbaarheid. Dat is een voordeel op wendakkers, op erven en in schuren. Een sterk punt van de M128 is ook zijn achttraps powershift. Jammer dat een spaarstand op de aftakas ontbreekt; daarmee vervalt een mogelijkheid om zuinig te werken. Verder ontbreken wat praktische landbouwzaken bij de hef en de hydrauliek. Daaraan is te merken dat deze trekker uit een andere wereld stamt. Kubota kan daar echter makkelijk wat aan doen, want de basis van deze trekker is dik in orde. Hij is met 2,72 meter in hoogte bescheiden en met 53 kg per kW aftakasvermogen in gewicht laag. Met 63.410 euro in de uitvoering zoals getest kost deze trekker 757 euro per kW aftakasvermogen en dat is sterk concurrerend. Samen met drie jaar garantie kan dat een goede reden zijn om een keer een proefrit te maken. Een 135 pk type is onlangs in de VS geïntroduceerd. [LM](#)

Gebruikerservaringen Didier Lesage: 'Comfortabel en kleine draaicirkel'

De Nederlandse Kubota-importeur De Vor Achterveld verkocht tot maart twintig trekkers van de nieuwe M-serie. De 128 zat daar niet bij. In België verkocht Maternaco er echter twee. Akkerbouwer Didier Lesage heeft z'n M128 sedert eind oktober en werkte vooral met een Kverneland vierschaar en een zaaicombinatie. De M128 vervangt op het 45 hectare grote bedrijf in het Waalse Havré een 145 pk Zetor. Lesage verbaast zich over het gemak waarmee de M128 met de ploeg omspringt. Wel moet er flink gewicht aan de voorzijde. Wat Didier betreft mag de Kubota wel wat zwaarder zijn. Voorasvering voor het transport is een wens van Didier. Hij durfde naar eigen zeggen de stap naar een nieuw landbouwmerk aan op grond van de goede reputatie die Kubota heeft in de tuin- en parksector. Hij verwacht te zijner tijd een goede inruilwaarde. Gevraagd naar de pluspunten, die hij spontaan noemt als hij pocht over de M128,



▲ Didier Lesage: 'De degelijke reputatie van Kubota speelde bij de aanschaf een doorslaggevende rol.' Rechts Dirk Wils van de Belgische Kubota-importeur.

zegt Didier (42): "Het cabinecomfort en de draaicirkel. De wendbaarheid is sowieso al goed, maar als je Bi-Speed inschakelt, trekken de voorwielen je zo de bocht in. Voor een goede werking helpt het wel als je frontgewicht monteert." Wat het comfort betreft valt Didier vooral de stille cabine op. In de bediening moest hij wennen aan de hef, maar dat gaat nu goed.

Ook over de 8-traps powershift is hij tevreden, al is het instellen van de schakeltijdstippen van de automatiek bepaald niet gemakkelijk. Het gebruik van de M128 is gemiddeld heel constant. Aan de achterzijde mogen er wel twee werklampen bij. Als de Kubota vandaag iets zou overkomen, koopt Didier morgen dezelfde trekker weer.

Ervaringen PTC+

Cursisten en instructeurs op de praktijkschool PTC+ in Dronten noemen vooral de positieve eerste indruk die de M128 maakt op grond van zijn uiterlijk (inclusief de oranje kleur) en de afwerking. Met dat laatste staat het plastic-achtige kunststof in de cabine voor sommigen wat in contrast. De powershift, het karakter van de motor, de kwaliteit van de stoel en het rondomzicht scoren pluspunten. Vooral het goede zicht op de hef en op de trekhaken wordt veelvuldig genoemd. Ook op ergonomisch gebied valt de M128 in de smaak; de lage geluidsdruk speelt daarbij een belangrijke rol. Opmerkingen van negatieve aard hebben betrekking op de in- en uitstap, op het zicht naar boven aan de voorzijde en op de ruimte in de cabine voor lange mensen. In positieve zin komen dan weer de FR-hendel naar voren in de trekkracht van de motor onderin, de koppelingknop op de groepenpook en de ruime bodemvrijheid.

Kosten per draaiuur

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

Aanschafwaarde excl. btw	€ 63.410
Restwaarde na 8 jaar 35%	€ 22.194
Afschrijving totaal	€ 41.216
Afschrijving per jaar	€ 5.152
Afschrijving per draaiuur	€ 10,30
Renteverlies: 5% van gemiddeld geïnvesteerd vermogen (63.410 + 22.194) : 2 = 42.802 x 5%	€ 2.140
Per draaiuur	€ 4,28
Gemiddeld verbruik/uur: 60% van gemiddeld verbruik in liters/uur bij max. vermogen en max. koppel (27,0 + 18,9) : 2 = 22,95 x 0,6 à € 1,00	
Per draaiuur	€ 13,77
Stalling en verzekering 2% van nieuwwaarde = € 1.268,20	
Per draaiuur	€ 2,54
Reparaties 2,5% van nieuwwaarde = € 1.585,25	
Per draaiuur	€ 3,17
Periodieke onderhoudskosten volgens schema fabrikant (vooral filters en olie)	
Per draaiuur	€ 2,07 +
Totale kosten per draaiuur	€ 36,13



▲ De motorkap gaat als één geheel open en biedt dan een prima toegankelijkheid voor het onderhoud.

Voor en tegen

Plus

- + achttraps powershift
- + super kleine draaicirkel
- + hef en hydrauliek in basis goed
- + goed toegankelijk voor onderhoud
- + legt per kW weinig gewicht in de schaal
- + geluidsarme cabine
- + sterk concurrerende prijs

Min

- 4wd en differentieel slot geen automatiek
- geen spaarstanden voor aftakas
- in- en uitstap van cabine kunnen beter