



Kubota ME9000 Stugge 'Japanner' met troeven

De Kubota ME9000 is voor het eerst officieel leverbaar in Nederland. Uit een proefritje blijkt dat de 'Japanner' zijn best doet met kleine luxe als airco, een uitgebreide versnellingsbak en een korte draaicirkel. Het rijden zou echter wat soepeler mogen gaan.

Tekst en foto's: Frits Huiden

Kubota is met zijn trekkers vooral bekend in de groensector bij gemeenten en hoveniers. De modellen boven 44 kW (60 pk) worden in Nederland weinig verkocht. Jarenlang kon importeur De Vor uit Achterveld zelfs geen Kubota's leveren boven 60 pk behalve de grote M110 en M120 van 81 en 88 kW (110 en 120 pk). Buiten Europa werden de M9000 en M8200 van 64 en 69 kW (87 en 94 pk) echter al wel enkele jaren verkocht. Nu heeft Kubota deze trekkers ook geschikt gemaakt voor de Europese markt en de letter E in de typeaanduiding meegegeven dat 'European' betekent. De Vor haalt alleen de ME9000 naar Nederland omdat het vermogen en de prijs bijna gelijk zijn aan de ME8200. De aanpassingen voor Europa bestaan onder andere uit een uitgebreide 18V+18A versnellingsbak met hydraulische omkeer en twee dubbel- en enkelwerkende hydrauliecfuncties.

■ Weinig poespas

Het zal geen verassing zijn dat de Kubota ME9000 DTHQ geen overdaad aan luxe te bieden heeft. Het is een simpele trekker met weinig poespas. De elektronische mogelijkheden als van zijn grote M110 en M120 stalgenoten, moet hij ontberen. De Q in de uitgebreide

Kubota ME9000 DTHQ	
Motor	3,3 liter viencilinder E-TVCS turbo, watergekoeld
Vermogen (kW/pk)	69,0 / 93,8
Hefvermogen (kg)	4.000
Olieopbrengst (l/min) hef en hydraulische ventielen	64,3
Gewicht (kg) incl. frontgewicht	3.430
Prijs (€) excl. BTW	39.160

typeaanduiding staat voor cabine. Daarin is het overigens wel redelijk vertoeven. Als we de smalle uit de motorkap stekende uitlaatpijp even wegdenken, is het zicht naar alle kanten prima. Dit komt doordat de deuren helemaal uit glas bestaan en er geen dwarsstijl in de voorruit zit. Leuk detail is het knopje van het deurslot zoals bij een auto. Wie zich alleen op het land onveilig voelt, kan het snel indrukken. Luxe in de cabine is de airco en de mechanische geveerde Grammerstoel. Daarbuiten is hij sober. Er is geen dakluik en de zijraampjes gaan niet verder dan 2 cm open. Er zitten wel voldoende ventilatieroosters rondom het hoofd maar niet bij de benen. De cabine is vrij smal. Links in de cabine is er geen plek voor een bijrijderszit en rechts lijkt de handrem tussen stoel en spatbord gepropt. Erger is dat je bij het schakelen naar de vijfde versnelling snel met de rechterhand tegen de deurgreep

stoot. Die pook voor zes versnellingen zit samen met het handgas in een kleine zijconsole. Twee hendels voor de drie groepen LMH en de voorwielaandrijving links naast de stoel, laten zich lastig hanteren. Een sticker onder de zonneklep laat echter wel zien dat er een snelheidsbereik is van 1,3 tot 35 km/h. De vrij lage snelheid zal aanspreken. De hendels voor mechanische hef en hydrauliek zijn grof maar goed bereikbaar. De hef heeft een mechanische bediening op het spatbord. De aftakskoppeling is weer een klein geel hendeltje rechts achterin de cabine. Voor het schakelen van de 540-750E toerenschakeling moet je naar buiten om een hendel op de achterbrug om te zetten. Wel is het stuur horizontaal verstelbaar en is het dashboard overzichtelijk. Het geluidsniveau in de cabine van zo'n 80 dB(A) is ook niet al te hoog.

■ Schakelen kan beter

Het koppelen en schakelen op het proefmodel was geen feest. De koppeling van het proefmodel greep erg fors aan en het schakelen van de zes gesynchroniseerde versnellingen ging stroef. Ook het remmen is een abrupt gebeuren. Omdat vierwielberemming ontbreekt, blokkeren de achterwielen al snel. Misschien dat een betere afstelling van het een en ander wat kan verhelpen. Dan kan gelijk de afwerking verbeterd worden door blote bedradingen weg te werken. Een kapje over de achterlampen zou bijvoorbeeld al veel schelen. De Kubota is op de weg wel koersvast en de viencilindermotor pakt vlot op. Een goede



Spatbordverbreeders zijn optie, net als een verstelbare boventrekhaak. Opvallend is de trekkrachtregeling via een pen-gatverbinding op de achterbrug. Met twee hulpcilinders tilt de hef 4 ton.



Interieur van de Kubota ME9000.

Legenda:

- | | | |
|--------------------|---------------------|---------------------------------|
| 1 Versnellingspook | 4 Hydrauliekhendels | 7 Differentiëlen voor en achter |
| 2 Handgas | 5 Aftakskoppeling | 8 Handrem |
| 3 Hef | 6 Omkeerschakeling | 9 Groepenpook |

troef ten opzichte van gelijkwaardige concurrenten is de elektrohydraulische omkeerschakeling links onder het stuur. Hij is goed bereikbaar en soepel te bedienen maar zou iets mooier kunnen oppakken. Opvallend aan de trekker zijn de aparte schakelingen voor de differentieën voor en achter. Onder de stoel zitten daarvoor twee pedalen. Ook de trekkrachtregeling op de achterbrug via de scharnierende pen-gatverbinding van de topstang zie je niet veel meer. Het bekende Bi-Speed systeem waardoor de wielen de trekker een bocht doortrekken, is geen optie op de ME9000E. Toch komt de trekker aan een draaicirkel van krap 8 m gemeten op het buitenste voorwiel. Door de fusee-ophanging van de vooras is ook de bodemvrijheid zeker 40 cm.

■ Opvolger staat klaar

Een verchromde draaiknop op de neus opent de motorkap. Hij scharniert bij de cabine. De belangrijkste punten voor het dagelijks onderhoud zijn dan goed bereikbaar. De trekker heeft achter velgen met een verstelbare flens en kan zo op diverse spoorbreedtes staan. Op de standaard spoorbreedte kan de trekker wel spatbordverbreeders gebruiken. Samen met starre voorspatborden kost dat 420 euro. De Kubota kost per pk bijna hetzelfde als zijn grootste concurrent vanuit de groensector, Kioti. Beide merken hadden vorig jaar nog

ruzie omdat Kioti teveel van Kubota zou namaken. De Koreaanse buurtgenoot heeft echter minder versnellingen en geen elektrohydraulische omkeerschakeling. Terwijl de relatief oude ME9000 nu voor het eerst hier is, staat de opvolger in Engeland al klaar. De 77 kW (105 pk) Kubota M105S. Deze trekker heeft wel een Hi-Lo en daarmee een uitgebreide 32V+32A bak. De trekker is ongeveer 2.000 euro duurder dan de ME9000. Wanneer en of deze nieuwste spruit naar Nederland komt, is voor De Vor nog de vraag. ■



Door de fusee-ophanging van de vooras is er een grotere bodemvrijheid en een korte draaicirkel.