



Koreaans krachtpatsertje

Maar weinig mensen zullen hun oren spitsen bij het horen van de naam Deadong. In Nederland zijn de trekkers van deze Koreaanse machinefabrikant in de groensector iets beter bekend onder de naam Kioti. Van der Pols in Zuidland importeert ze al sinds 2002. Het topmodel van de nieuwe serie, de 90 pk sterke DK901c, zou ook akkerbouwers en vollegroentetelers moeten aanspreken.

Tekst en foto's: Gertjan Zevenbergen

Hij oogt vriendelijk, de nieuwe Kioti DK901c. Het is het topmodel uit een serie van vier landbouwtraktors van de Koreaanse machinebouwer. Waarschijnlijk is het de ronde kunststofneus met zijn vriendelijke koplampen er bovenin, die de trekker zijn vrolijke aangezicht geven. In ieder geval is de oude hoekige en daardoor logge neus van zijn voorganger, de DK90, verdwenen. Het was net die neus waarmee Kioti drie jaar geleden in het nieuws kwam. De trekker zou teveel lijken op die van Kubota. Daar was die Japanse fabrikant niet blij mee en stapte naar de rechter. Uiteindelijk schikte Kioti en komt

nu met een nieuw ontwerp. Hoewel de motorkap de trekker kleiner laat ogen, is de machine niet echt kleiner dan zijn voorganger. Slechts vijf centimeter, wat de totale lengte op 4,27 m brengt. De wielbasis is met 2,14 m gelijk gebleven. De trekker is wel 500 kg zwaarder geworden, waardoor hij 3.557 kg weegt. En dat zonder frontgewichten. Onder de, bij de cabine scharnierende, motorkap ligt een 4,4 liter viercilinder 67 kW (90 pk) motor van Perkins. Een nieuw type met turbo welteverstaan; de 1104C-44T. Dat is dezelfde motor die in de Massey Ferguson 5400 trekkers zit. Een moderne

motor met een maximum koppel van 412 Nm. De Koreanen maakten hem gemakkelijk toegankelijk voor het dagelijks onderhoud, net als het luchtfilter en de accu. Hoewel de motorkap niet zo ver open gaat, zijn ze toch goed bereikbaar. Omdat al deze onderdelen voor de radiator zijn gebouwd is die wat minder goed te bereiken. Je kunt ook de metalen zijpanelen afnemen waardoor de hele motor toegankelijk is.

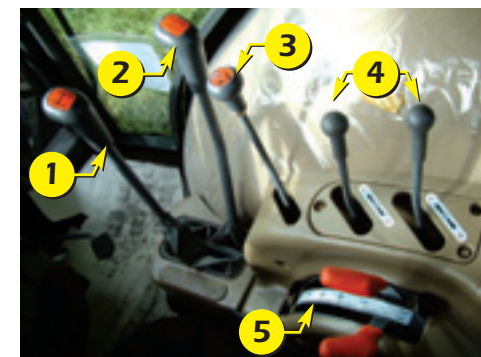
▪ Koelkast

De gebogen motorkap geeft de bestuurder goed zicht naar voren. Dat de uitlaat en het

luchtfilter niet meer prominent op de motorkap staan, helpt daar natuurlijk aan mee. Door het raampje onder de achterraut is ook het zicht op de hefarmen en de trekhaak goed. Nu heb je over het algemeen weinig reden tot klagen in deze cabine. Het stuur kun je met een voetpedaal verstellen, de achterraut kan ver open, er is een klein dakluik, er zijn zowel op de voor- als de achterraut ruitenwissers te vinden en de radio is standaard, net als een prima airco met uitstroomopeningen in het dak. Er is zelfs een koelkastje waar je een fles frisdrank in kwijt kunt. En hoewel de eenvoudige mechanisch geveerde stoel vol doet, zal Van der Pols hem standaard vervangen door de luchtgeveerde Grammer Maximo XXL. Maar bovenal is het stil in de cabine. Toch een minpuntje? Vooruit dan. De B-stijl is wat aan de dikke kant. En er zijn te weinig opbergvakken.

▪ Aftakas

Ook wat uitrusting betreft kan het nog wel beter. Zo is de trekker alleen leverbaar met een mechanische categorie 2 hef die 2.400 kg tilt. Er zijn dan wel weer vanghaken. De hefarmen zijn te fixeren met pen-gatverbindingen. Dat werkt niet zo nauwkeurig maar is wel handiger dan een spindel. De aftakas kent standaard drie toerentallen. Er is een onafhankelijke aftakas met 540 en 750 omw/min en de aftakas kan met een van de rijsnelheid afhankelijk toerental draaien. Als optie is de 750-toerenaftakas overigens in te wisselen voor 1.000 toeren. Dat toerental kies je met een hendel links naast de stoel. Vervolgens schakel je de aftakas met een druk op een groene knop op de rechter cabinestijl in, waarna de knop gaat branden. Tenminste, als je de draaiknop op het dashboard in de juiste stand hebt gezet. Staat die in 'neutral' dan doet de aftakas helemaal niets. Zet je de knop op 'manual' dan kun je de aftakas inschakelen wanneer je maar wilt. En staat hij op



De bedieningshendels rechts naast de bestuurdersstoel.

1. Versnellingspook
2. Pook om de groepen mee te schakelen
3. Handgas
4. Twee hydrauliekhendels
5. Mechanische hef

'auto', dan gaat hij alleen aan als de hef naar beneden is. Doe je de hef omhoog dan stopt de aftakas. De rijafhankelijke aftakas kun je alleen inschakelen door een knop achter de trekker in te duwen of uit te trekken.

▪ Powershift

De trekker heeft vier dubbelwerkende hydrauliekventielen. Twee net onder de trap aan de rechterkant van de cabine, die vooral hun nut bewijzen als er een voorlader is aangekoppeld en eventueel bij het werk met een fronthef, en dan zijn er ook nog twee achter de cabine. De ventielen voor de voorlader bedienen je met een kruishendel naast het dashboard. De ventielen voor de werktuigen met twee hendeltjes naast de bestuurdersstoel. Voor de olietoevoer is een pomp met een capaciteit van 45,3 liter per minuut voor handen. Een tweede pomp zorgt voor de olietoevoer naar de stuurcilinder.

Rijden met de DK901c is kinderspel. Jammer genoeg is de door Kioti gebouwde versnellingsbak net iets te eenvoudig. Hij kent geen

powershift, waardoor je bij het wisselen van de versnellingen toch altijd de koppeling in zult moeten trappen. Kioti zegt te werken aan powershiftversnellingsbak, maar het duurt nog een jaar of twee voor die ook in Nederland beschikbaar zal zijn. En dan niet eens in deze vermogensklasse maar in de nieuwe Landix-serie die uit drie trekkers van 45 tot en met 60 kW (60 tot en met 80 pk) bestaat.

▪ Te snel

Voorlopig moet de DK901c het dus doen met twaalf voor- en achterraut versnellingen. De gesynchroniseerde versnellingen zijn verdeeld over drie groepen. In de hoogste versnelling rijdt de trekker, volgens het instructieboekje en een sticker op een van de zijstijlen, ruim 32 km/h. Tijdens het rijden kun je dat niet zien. De grote analoge klok in het sobere dashboard geeft alleen het toerental weer terwijl een digitale display het aantal draaiuren aangeeft. De minimumsnelheid blijkt volgens hetzelfde instructieboekje 470 meter per uur. En dat is net iets te snel voor de meeste groentetelers. De groepen zelf zijn niet gesynchroniseerd maar de omkeer wel. De hendel hiervan is links naast de bestuurdersstoel te vinden.



Onder de naar boven klappende motorkap ligt een bekende krachtbron; de Perkins 1004C-44T. Een moderne viercilinder dieselmotor met turbo.

▪ 411 euro per pk

En dan de prijs. Deze 67 kW (90 pk) trekker kost, als in deze uitvoering waarbij de trekkers standaard achter op 16.9R34 fabrieksbanden en voor op 12.4R24 staat, ongeveer 37.000 euro. Dat komt neer op 411 euro per pk. Daarmee ligt de prijs van de trekker op hetzelfde niveau als de Same Explorer 85. Die moet het echter met een paar paardenkrachten minder doen en is ook niet uitgerust met een airco. Daarentegen is de hef van de Italiaan sterker en kent de versnellingsbak meerdere powershifttrappen. ■

Kioti DK01-serie

	DK651	DK751	DK801c	DK901c
Motor	3 cilinder turbo	4 cilinder	4 cilinder turbo	4 cilinder turbo
Inhoud (l)	3,3	4,4	4,4	4,4
Vermogen (kW/pk)	48 (64)	54 (72)	60 (80)	67 (90)
Transmissie V/A	12/12	12/12	12/12	12/12
Olieopbrengst (l/min)	41,2/31,7	41,2/31,7	41,2/31,7	41,2/31,7
Hefvermogen (kg)	2.400	2.400	2.400	2.400
Gewicht (kg)	3.093	3.331	3.421	3.557
Prijs (euro)				37.000