

# Knap staaltje techniek uit Oostenrijk

## Steyr 6145 CVT

De 6145 CVT koppelt een maximumvermogen van 138 kW (188 pk) aan een comfortabele en stille cabine. Deze Steyr uit Sankt Valentin heeft een fijne cvt en een blitse maar drukke multifunctionele pook. Net als het zusterstype Case IH Puma gebruikt de 6145 AdBlue omwille van een lage emissie.





▲ De motorkap opent in zijn geheel (dat vraagt wat inspanning) en kan beduidend verder open dan hier getoond. Het koelpakket is dan goed bereikbaar en uitgeklaapt makkelijk te reinigen. De zescilinder is krachtig en zuinig.

▲ De multifunctionele pook (links) bedient onder andere de cvt, voor-/achteruit, hef en hydrauliek. Alle functies doorgronden vraagt leertijd. De tiptoetsen (in het midden) zijn handig gekoppeld aan een tekening van de trekker.

De 6145 is de opvolger van de 6140. De nieuwe 6100-serie kent acht typen van 6130 tot 6230. De laatste drie cijfers geven vrij nauwkeurig het nominale motorvermogen in pk's. Voor de 6145 is dat dus 145 pk (107 kW). Maximaal en inclusief het powermanagement EPM (de boost) heeft de motor ruim 40 pk meer: hij komt dan op 138 kW (188 pk). Deze Steyr is dus fors sterker dan het typegetal doet vermoeden. Opvallend zijn de steekassen en de grote portieren. In de cabine is het vooral de multifunctionele pook die in het oog springt.

### Zuinige en sterke zespitter

De common-rail krachtbron van Cummins heeft een boring van 104 mm en een slag van 132 mm. Als zespitter komt hij daarmee aan een inhoud van ruim 6,7 liter (6.723 cm<sup>3</sup> om precies te zijn). Volgens Steyr levert hij zonder boost maximaal 120 kW (163 pk); met

boost is dat 138 kW (188 pk). Een controlelampje licht op als de boost actief is. Dat is het geval vanaf 0,5 km/h als er dan 25 kW of meer gevraagd wordt via aftakas en/of hydrauliek. Ook bij transport vanaf 18 km/h laat de boost zijn kracht gelden. Bij het ploegen echter niet. Dat is jammer. Via de vermogensgrens noteerden we een maximum aan de aftakas van 103,5 kW. Dat vergelijken we (omdat de boost niet actief is) met 120 kW van de motor. Een verlies van 14 procent valt dan binnen normale grenzen. Opvallend is dat onze Steyr zijn maximum aan de aftakas haalde bij 1.750 toeren. Steyr geeft zelf 1.950 op. Bij nominaal toeren (in ons geval 2.065, volgens Steyr 2.200) is er 91,5 kW beschikbaar. Die is er ook nog bij 1.370 toeren en dat betekent 34 procent aan constant vermogen. Het draaimoment loopt in dat traject op met 51 procent. Ook dat maakt indruk. Hetzelfde geldt voor het verbruik. Gerelateerd aan het

aftakasvermogen zit de 6145 op 240 g/kWh bij maximumkoppel, 246 g/kWh bij maximumvermogen en 240 g/kWh bij nominaal vermogen. Deze waarden liggen ruim onder het gemiddelde van alle testtrekkers tot nu toe. Daar hoort wel de opmerking bij dat er aan de kostenkant AdBlue bij komt. Daarvan is 51 liter voorhanden. De inhoud van die dieseltank is normaal 270 liter, maar CNH voert in ons land standaard de grote tank van 330 liter. Bij een verbruik van 1 liter AdBlue op gemiddeld 16 liter diesel, kun je als chauffeur het best bij iedere tweede tankbeurt ook de ureumvloeistof bijvullen. Het tankje is dan nog niet leeg, maar als de AdBlue onder het rijden opraakt (na een hele rits waarschuwingen), stopt de motor ermee. De kans op foutief tanken (beide tanks zitten linksvoor) is vergaand uitgesloten: ten eerste is er een duidelijk kleurverschil tussen de doppen en ten tweede past het tankpistool van de diesel

## Technische gegevens en meetresultaten Steyr 6145 CVT

### Meetgegevens LandbouwMechanisatie

Nominaal aftakasvermogen	91,5 kW 2.065 omw./min
• met specifiek verbruik	274 g/kWh
Maximumaftakasvermogen	103,5 1.750 omw./min
• met specifiek verbruik	246 g/kWh
Maximumdraaimoment	638 Nm 1.400 omw./min
• met specifiek verbruik	240 g/kWh

### Technische gegevens opgave fabrikant

Motor	Cummins
Cilinders en inhoud	zes 6,7 l
Nominaal vermogen	107 kW/145 pk
Maximumvermogen	138 kW/188 pk boost
Maximumdraaimoment	810 Nm 1500 omw./min
Inhoud dieseltank	270 l (330)
Transmissie	continu variabel
Koppeling	meerplaats nat
Remmen	enkelplaats nat
Aftakas	meerplaats nat
Aftakstoeren	540, 540E, 1000, 1000E
Oliepomp	axiale plunjerpomp
Opbrengst en druk	125 l/min, 210 bar
Aantal ventielen standaard	4 DW
Maximumhefkracht	8.100 daN (100 mm cil.)

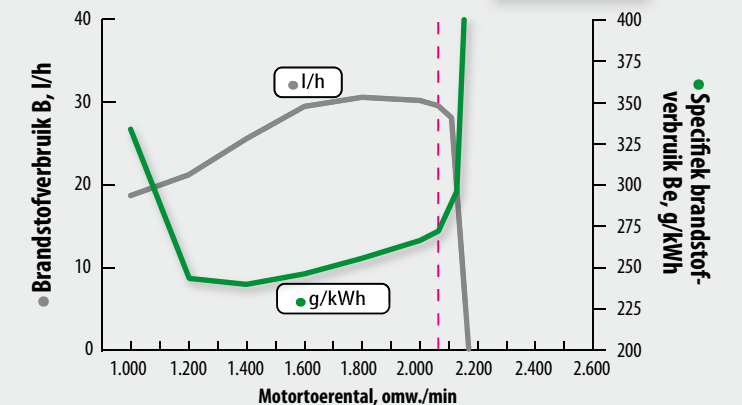
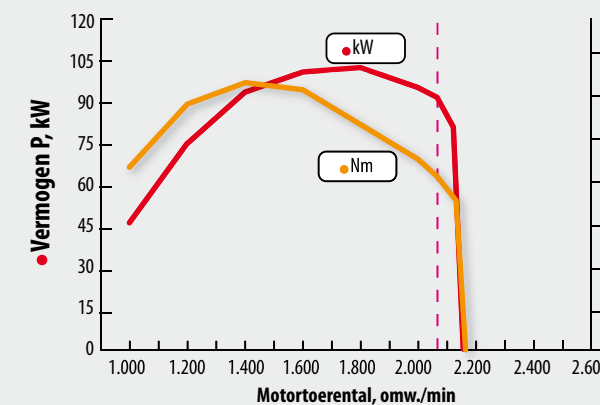
### Prijzen (euro)

Brutoprijs excl. btw	standaard	120.106
	getest	120.106
Onderdelen excl. btw		
tankdop		36
rechterbuitenspiegel (glas)		18
voorspatbord (rubber)		60
achterlichtunit		59
koplampunit		193
achterraut (glas)		238
linkerportier (compleet)		286

Olieopbrengst hydrauliek	88 l/min via één ventiel
Maximumdruk	203 bar
Maximumhefkracht	9.250 kg (in voorste gat)
Draaicirkel 2wd/4wd	13,65 m / 14,15 m
Geluidsniveau	stationair 58 dB(a) volgas 64 dB(a)

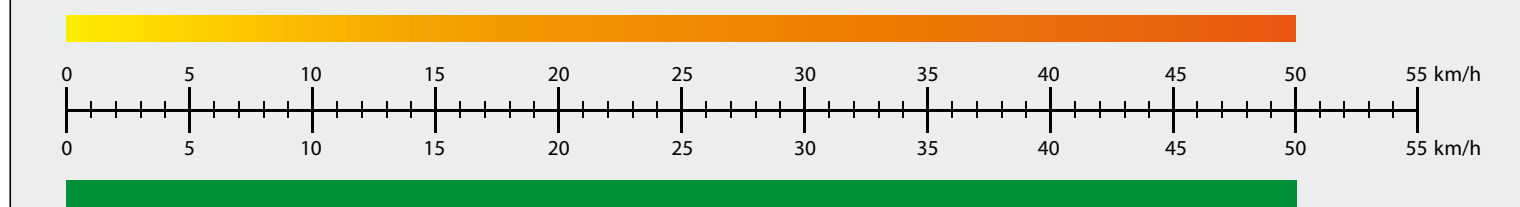
Afmetingen trekker	hoogte 306 cm breedte 252 cm lengte 498 cm
Wielbasis	2.734 mm
Bodemvrijheid	44 cm
Gewicht	7.900 kg incl. frontgewicht van 1.165 kg
Gewichtsverdeling v/a	3.620/4.280 kg
Banden	voor 540/65R28 achter 650/65R38

Hydrauliek-, transmissie- en achterbrugolie	65 l
Vooras totaal	9 l + 2 x 1,25 l
Vervangingstermijn	1.200 uur
Motorolie	15 l
Vervangingstermijn	600 uur



### Snelheidsopbouw transmissie Steyr 6145 CVT op 650/65R38 bij 2.200 omw./min

F (voorruit)



R (achterruit)



### Motor & brandstofverbruik

De 6,7 liter zescilinder koppelt een laag verbruik aan prima prestaties. Het is vooral het gebruik van AdBlue dat daar debet aan is. Verkeerd tanken is door een aantal 'veiligheids' uitgesloten. De powerboost is actief bij aftakas- en transportwerk, maar niet bij ploegen of cultiveren.



### Transmissie & aftakas

Efficiënte en moderne cvt die zonder beperkingen zowel met de voet als met de hand te bedienen is. De multifunctionele pook vraagt wat gewenning. Met de drie programmeerbare snelheidsbereiken is het goed werken. Schakelen tussen voor- en achterruit kan op twee manieren.



### Hefinrichting & hydrauliek

De hef is voldoende sterk; via twee gaten voor de hefstangen is er keuze uit meer hefkracht of een groter heftraject. Een nulstand op de snelbediening ontbreekt. De capaciteit van de hydrauliekpomp is bij hoge toeren goed, maar houdt rond het maximummotorvermogen niet over.



niet in de opening van de AdBlue-tank. Ook gaat het klepje in die tank pas open bij 'contact' met het juiste pistool.

## Slimme S-matic

De traploze transmissie van de 6145 CVT is de slimme opvolger van de oorspronkelijke S-matic. De slimheid zit 'm in het feit dat hij met twee natte platenpakketten werkt om te (ont)koppelen tussen de twee groepen waaruit de bak is opgebouwd. Oorspronkelijk waren dat er vier. De tijd dat er geen aandrijving is, wordt zo tot een minimum beperkt. De bak 'schakelt' daardoor soepeler dan z'n voorganger. De cvt is zowel met de voet te bedienen, via het rijpedaal annex gaspedaal, als met de hand. In het laatste geval duw je de multifunctionele hendel van je af om te versnellen of haal je hem naar je toe om te vertragen. Dat is ook zo als je achteruit rijdt. Het oranje scrollwielje dient voor de fijnafstemming. Met dat wielje stel je via de duim ook de topsnelheid in per snelheidsstraject. Daarvan zijn er drie en daar is het makkelijk mee werken. Beide rijstrategieën, voet of hand, zijn zonder beperkingen door elkaar te gebruiken. Dat neemt veel misverstanden weg. Ook de felheid van accelereren is in te

stellen. Het 'automatische productiviteitsmanagement' (APM) zorgt ervoor dat de motor bij niet-aftakswerk op een zo laag mogelijk toerental draait; dat drukt het verbruik en het geluidsniveau. APM houdt ook bij aftakswerk het toerental constant en past de rijsnelheid daarbij aan. Wisselen tussen voor- of achteruit kan op twee manieren:

## De cvt luistert naar de voet en de hand

via de hendel links onder het stuur (met daarin ook de parkeerrem) of via de multifunctionele hendel. Via die laatste is het voor een nieuwkomer wat lastig te ontdekken. Dat komt door de aard van de knopjes en je moet ze gelijktijdig indrukken met een knopje aan de achterzijde. Ook voor de beide handgas-hendeltjes heb je in eerste instantie wat inzicht nodig of het instructieboek. De linker van de twee hendeltjes is het normale 'handgas'; de rechter begrenst het toerental naar

boven of, bij gebruik van de aftakas, naar beneden. Via een cluster van vier tiptoetsen zijn voorkeurstoerentallen op te roepen. Er zit een inchingfunctie in het eerste stukje slag van de multifunctionele hendel.

## Driveline-kwesties

De handrem zul je in de praktijk weinig gebruiken: parkeren doe je met de FR-hendel. Via de voet remt de 6145 kordaat via twee grote 'natte' schijven. Dat oliebad is er ook bij het platenpakket dat via de blauwe tiptoets in de armleuning de voorwielaandrijving in- en uitschakelt. Voor de differentieel-slots is er een rode tiptoets. Beide functies schakelen belast in en uit. Automatisch kan ook en dat gebeurt dan op basis van snelheid en stuurhoek. De aftakas heeft vier toerentallen: 540 en 1.000 en voor beide een E-stand. Het schakelen gebeurt mechanisch via een hendel bij de B-stijl. Het gele knopje op die hendel haalt de rem eraf, waardoor het schakelen makkelijker gaat. Met de hendel in neutraal is de pto met de hand te draaien. De sticker gaf bij ons een foute plaats voor de 'N' aan. Het koppelen gebeurt met een geel pookje dat je uittrekt en naar voren kantelt. Ontkoppelen is een

kwestie van aantikken. Als de 'auto-knop' actief is, regelt de trekker zelf de aanloop-snelheid. Rechts achter in de cabine zit de schakelaar van de pto-rem en op beide spatborden zit een buitenbediening. De stomp met zes spiebanen is vrij makkelijk te vervangen door een versie met meer splines. De achterbrug heeft één groot oliereservoir voor transmissie, differentieel, eindvertragingen en hydrauliek. Dat Case IH/Steyr het aandruft om de hydrauliekolie die extern is gebruikt terug te laten komen in die 'grote plons' (die ook de traploze transmissie smeert) zegt iets over de kwaliteit van de filters. Wat betreft dat onderhoud is het opvallend dat er in het grote oliereservoir rond de achterbrug slechts plaats is voor 68 liter. Dat is een pluspunt voor de verversingskosten (eenmaal per 1.200 uur), maar het kan een minpunt zijn bij de hoeveelheid olie voor het buitenwerkende circuit, bij de olie die voor werktuigen te gebruiken is. Op Nieuw Oostenrijks Peil is er 20 liter beschikbaar en bij het verhoogde peil 30 liter. Het peilglas aan de zijkant van de achterbrug is goed af te lezen. De koelers in de neus zijn makkelijk te reinigen en dat geldt ook voor het luchtfilter. De cabinefilters boven het portier daarentegen zijn lastig bereikbaar en er zijn redelijk wat vetnippels. We telden er toch al gauw 25. De motorkap is afsluitbaar, de doppen van de diesel- en de AdBluetank zijn dat niet.

## Flippers voor hydrauliek; sterke hef

Aan de snelkoppelingen van de hydrauliek maten we bij nominaal toerental een maximum van 88 l/min. Gerelateerd aan het motorvermogen is dat een normale hoeveelheid, maar het is fors minder dan de 125 l/min die Steyr aangeeft als opbrengst van de axiale plunjerpomp zelf. Op het punt van maximumvermogen zit de opbrengst rond de 70 l/min. Naar de tuimelschakelaar bovenin de B-stijl, die de vier flippers van de evenzoveel DW-ventielen ontgrendelt, kun je



▲ De CVT is relatief kort en oogt daardoor hoog. 1.165 kg frontballast zit begrepen bij de standaardprijs.

zoeken tot je een ons weegt. Met die flippers zelf – ze zitten voorin de armleuning – is het verder goed werken. Bediening van twee ventielen via een joystick is een optie. Via een draaiknop onder het kapje van de armleuning stel je in op druk en doorstroming. Als optie kan dat ook via de touchscreens '300' of '700' in de armleuning. Het derde van de vier ventielen is buiten de cabine ook via knopjes op beide spatborden te bedienen. Handig bij een hydraulische topstang. 'Power beyond' is standaard, evenals een drukloze retour: netjes. Ook op de hef is weinig aan te merken. De afstand waarover de vanghaken verticaal bewegen is met 78 cm voldoende groot en zowel links als rechts zit 'automatische' stabilisatie van Walterscheid. Als maximumhefkracht noteerden we 9.250 daN, zo'n 9.450 kg. Dat is bovenin en daar zien we het graag. Naar onderen toe wordt het maar weinig minder. Met de hefstangen in het achterste gat van de trekstangen is er gemiddeld nog zo'n 1.300 kg meer hefkracht beschikbaar, maar neemt de lengte van het heftraject af.



▲ De informatie in de A-stijl is matig zichtbaar.



▲ De mechanische schakeling van 4 pto-toeren.

## Gebruikerservaringen Carlos de Dobbelaere in IJzendijke: 'Gebruikersvriendelijk op alle fronten'

De 6145 CVT maakt bij het dagelijks werk indruk op Carlos de Dobbelaere (47) door zijn gebruiksvriendelijkheid. Volgens Carlos kun je met deze Steyr na een beetje tekst en uitleg eigenlijk iedereen op pad sturen. Dat komt volgens de akkerbouwer uit het Zeeuwse IJzendijke vooral door het feit dat je de rijhendel en het rijpedaal naar believen door elkaar kunt gebruiken. Ook het gemak waarmee je verschillende snelheden kunt 'fixeren' speelt daarin een rol. De elektronica leidt nergens tot belemmeringen. Bij de aankoop maakte de 6145 CVT indruk doordat die maar liefst 30 mille goedkoper was dan de even sterke Fendt die Carlos op het oog had. De Dobbelaere had een zes jaar oude Fendt 712 Vario in te ruilen en was over die trekker goed tevreden. Maar de 30 mille en het feit dat de Steyr standaard completer was en de cabine beduidend ruimer gaven de doorslag. De Dobbelaere heeft daar geen spijt van: "M'n tweede trekker, een John Deere, krijgt steeds minder te doen. Ik doe bijna alles met de Steyr. Dat komt vooral door het cabinecomfort met



▲ Carlos de Dobbelaere: "Als je van een Fendt overstapt naar een Steyr, moet je je even door een appel heenbijten. Die blijkt echter eerder zoet dan zuur. Ik ben met de 6145 CVT echt allround tevreden."

een laag geluidsniveau, een goed zicht en voldoende ruimte. De voorasvering voegt aan dat comfort nog het nodige toe. Verder heeft de trekker meer dan voldoende hefkracht en hydraulisch vermogen. Wel ben ik blij dat ik het touchscreen 300 in de armleuning er bij heb genomen, want functies oproepen

via de rechter-A-stijl is niet echt makkelijk, zeker niet tijdens het rijden. Met de vierschaarwentelploeg kreeg de Steyr in eerste instantie onvoldoende vermogen op de grond via de voorwielen, maar sinds er een origineel gewicht van 1.800 kg in de fronthead hangt, is dat probleem uit de wereld. Ik rijd tijdens dat ploegen met 1.400 toeren en de motor is dan verrassend zuinig. Aan het tanken van AdBlue moest ik wennen, maar het voordeel van dat goedje is dat je geen uitlaatgassen meer ziet of ruikt. Ik kocht de trekker via dealer Riemens. Die mag wel een compliment hebben voor de manier waarop hij altijd klaarstaat. Zou hij vragen wat er nog aan de 6145 CVT te verbeteren valt, dan is dat volgens mij alleen het hendeltje van de richtingaanwijzer. Dat is te klein en het springt te snel weer terug. Dat het algehele beeld van de Steyr net iets minder solide is dan dat van het merk uit Markt-Oberdorf, blijft voor mij een feit, maar op het werken met de 6145 heeft dat geen invloed. Het is gewoon een dijk van een trekker."

## Onderhoud & kosten

Weinig olie in de achterbrug is een voordeel bij het verversen, maar een nadeel bij de beschikbare hoeveelheid voor werktuigen. De motorkap is afsluitbaar en gaat als een geheel (ver) open. De koelers zijn goed bereikbaar en makkelijk te reinigen; de filters van de cabine zijn dat niet.



## Cabine & comfort

Het chauffeursonderkomen is ruim (vooral in de breedte), comfortabel door cabine- en voorasvering en heeft een laag geluidsniveau. Het rondomzicht is in grote lijnen goed en de bijrijder kan evenals de chauffeur prima zitten. Op de in- en uitstap is weinig aan te merken.





▲ Prima zitvlak en ruggensteun voor de bestuurder.



▲ AdBlue maakt uitlaatgassen 'onschadelijk'.



▲ 'Verborgen knopjes' voor hef en hydrauliek.

Voorkeurhoogtes zijn terug te vinden op het display in de A-stijl. De knopjes voor 'up or down' zitten op de multifunctionele hendel. Er zit geen neutraalstand op, maar het heffen is te onderbreken door nog een keer op het hefknopje te drukken. De werkdiepte is instelbaar via de draaiknop in de zijkant van de armleuning. Aan de wijze van draaien moet je even wennen. De knopjes voor het fijne werk (gevoeligheid, daalsnelheid en hefhoogte) zitten onder de klep van de armleuning.

### Maten en gewichten

Onze trekker stond achter op rubber in de maat 650/65R38 van het type Multibib van Michelin met een spanning van 1,35 bar. Op dit rubber is de trekker 306 cm hoog. Dat is op zich normaal voor deze klasse, maar het oogt als meer, omdat de trekker relatief kort is: zonder frontgewichten en met de trekstangen horizontaal net geen 5 meter. Bij de breedte moet je er op een spoor van 180 cm om denken dat de steekassen dan nog buiten de banden uitkomen. Over die assen is de Steyr 252 cm breed. De katalysator steekt daar rechts nog 2 cm buiten. De wielbasis is net als de lengte vrij kort. Dat kan een kleine draaicirkel opleveren, maar dat kwam bij ons niet uit de verf. Met 540/65R28 op een spoorbreedte van 183 cm is een draaicirkel van 14,15 meter niet om over naar huis te schrijven. Er was nog wel iets ruimte om de wieluitslag wat aan te scherpen. De afstand tussen de banden op de vooras was bij ons aan de binnenzijde 10 cm meer dan tussen de banden op de achteras. Omdat de voorwielen op z'n smalst stonden, zouden bij het ploegen de achterwielen dus elk 5 cm naar buiten moeten. Gelukkig is dat met steekassen goed te doen. Als gewichtsverdeling maten we 3.620 kg op de vooras en 4.280 kg achter. Dat is 46 procent vóór en dat is een prima gewichtsverdeling. Dat is echter wel inclusief drie forse blokken ijzer aan de neus. Die wegen inclusief drager 1.165 kg. Dat til je er zonder hulpmiddelen niet maar zo af. Deze massa brengt het specifiek gewicht op 76 kg/kW aftakasvermogen. Dat is vrij hoog. Ook zonder de frontballast is de 6145 al gewichtig. De bodemvrijheid is 57 cm onder de vooras en 44 cm onder het frame van de trekhaak. Die laatste is van Scharmüller. De verstelling vraagt twee handen en dan nog gaat het niet makkelijk.

### Het chauffeursonderkomen

De vloer van de cabine zit op een hoogte van 1,44 meter. Met drie treden daar naartoe en de onderste op 52 cm doe je gemiddeld

31 cm per trede. Dat voelt redelijk als klimmen. Gelukkig hebben de handen goede steun en is de deuropening voldoende groot. De cabine is ruim, vooral in de breedte. Daar heb je als chauffeur baat bij, maar het vraagt bij het openen van het portier enige atletische vaardigheden. De stoel is veelzijdig verstelbaar en de zit ten opzichte van de pedalen en het stuurwiel is goed. Ook de bestuurder kan prima zitten zonder dat zijn meubel in de weg zit bij de in- en uitstap. Een goede plek voor een koelbox ontbreekt. Ook is er geen koelvak. Overige zaken kun je goed kwijt en de rugleuning van de bestuurdersstoel fungeert neergeklapt als tafeltje. Er zitten zelfs uitsparingen voor bekers in. Het rijcomfort via veerpoten aan de achterzijde is goed en door de voorasvering beter. Dat is nu een vering in het pendelpunt en niet meer de versie van Carraro met de afzonderlijk bewegende wielen. Dat scheelt een heleboel vetnippels. U kunt ook kiezen voor een standaarduitvoering zonder voorasvering. Dat scheelt dan 6.297 euro en 10 km/h. De top wordt dan namelijk 40 km/h in plaats van 50 km/h.

## De geluidsdruk is ongehoord laag

Het rondomzicht is in grote lijnen goed. Dat geldt voor recht naar voren, naar opzij, naar achteren en op de hef. Schuin naar voren hinderen rechts de brede A-stijl en de uitlaat; schuin rechts naar onderen doet dat de katalysator. De buitenspiegel rechts is lastig te verstellen, vooral omdat het portier niet uit zichzelf open blijft staan. Verder zit er geen 'doorwaaistand' op die portieren. Dat valt op omdat er geen zijruiten zijn die open kunnen. Als je natuurlijk wilt ventileren, ben je aangewezen op de dak- en/of achterruit. Die laatste is dankzij de beugel rondom makkelijk weer dicht te krijgen. Met die achterruit open neemt het geluidsniveau fors toe; bij nominaal toeren schommelt het dan rond 75 dB(A). Dat is op zich niet schokkend, maar je ervaart het wel zo als je 64 dB gewend bent met de achterruit dicht. Met de ventilator op vier blijft de geluidsdruk beperkt tot 70 dB. Dat de cabine echt geluidsarm is, merk je het sterkst bij stationair toerental; de geluidsdruk zakt dan onder de 60 dB. De klimaatregeling doet zijn werk goed; zowel het aircodeel als de verwarming. Een minpunt van de cabine is het kleine opper-



▲ Vier dubbelwerkende 'elektronische' ventielen zijn standaard. De derde is ook vanaf het achterspatbord te bedienen. De hoeveelheid olie die vanuit de achterbrug beschikbaar is voor de werktuigen, houdt met 20 liter niet over. De drie snelkoppelingen voor 'Power Beyond' zijn eveneens standaard.

vlak dat de wisser van de voorruit bestrijkt. Vooral het zicht op de voorwielen lijdt daaronder. Enig huiswerk kan Steyr ook nog doen bij het hendeltje van de richtingaanwijzer. Het instrumentarium van de 6145 zit grotendeels in de rechter-A-stijl. Het idee om klokjes en lampjes daar neer te zetten is op zich niet verkeerd, maar voor een goed zicht en om ze goed te kunnen bedienen zitten ze te ver weg. Je moet voorover buigen en de wijsvinger is dan tijdens het rijden niet erg trefzeker. De prestatie-monitor van het *Advanced Farming System* (AFS) is een optie. Die is er als 300 met een touchscreen in de armleuning of als 700 met het scherm op een apart frame. De Steyr heeft standaard de isobus-aansluiting en ruim voldoende werkklampen met een logisch patroon van bediening.

### In 't kort

We stelden de 6145 CVT in de Landbouw-Mechanisatie van mei vorig jaar al aan u voor in de vorm van een proefrit. De titel van dat verhaal luidde 'De opvolger is schoner, sterker en slimmer'. Dat hij door het gebruik van AdBlue schoner is dan z'n voorganger, nemen we aan. Daar is de techniek met de ureumvloeistof voor bedoeld. Dat hij sterker is hebben we aan de vermogensrem gemerkt. Maximaal perst de 6145 er dan via de aftakas 103 kW uit. Rijdend in het veld kan dat

18 kW (25 pk) meer zijn, omdat de boost dan actief wordt. Slimmer is de 6145 vooral met z'n nieuwe cvt en z'n elektronische vernuft. Bij dat laatste heb je als chauffeur wel gerekend het instructieboek nodig om alles te ontdekken. Dat boek heeft ondertussen het formaat van een telefoongids, maar dan wel met grote letters en interessante informatie. Want de Steyr 6100 CVT is een bijdetijdse trekker die hoog scoort met z'n stille, ruime en comfortabele cabine, met de veelzijdig bedienbare cvt, met de brandstofefficiëntie van de motor, met vier toeren op de aftakas en een sterke hef. De capaciteit van de hydrauliek is gemiddeld. Importeur CNH in Swifterbant biedt de 6145 CVT standaard aan als een complete trekker met cabine- en voorasvering, 50 km/h en 1.165 kg aan frontgewicht. De prijs van 120.106 euro in standaarduitvoering is ten opzichte van nominaal motorvermogen pittig. Gerelateerd aan het maximale motorvermogen is het een stuk gunstiger. Gemeten via de aftakas is de prijs per kW echter weer pittig (niveau Deutz-Fahr en John Deere), omdat de boost dan niet actief is. Rijdend zou dat gunstiger zijn. De 6145 CVT laat zich dus via de bekende kengtallen niet makkelijk in een hokje drukken. Daarom sluiten we af met de conclusie dat deze Oostenrijker op alle fronten een knap doordachte trekker is. **LM**

## Kosten per draaiuur

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

Bruto-aanschafwaarde excl. btw	€ 120.106
Restwaarde na 8 jaar 35%	€ 42.037
Afschrijving totaal	€ 78.069
Afschrijving per jaar	€ 9.759
<b>Afschrijving per draaiuur</b>	<b>€ 19,52</b>

Renteverlies: 5% van gem. geïnvesteerd vermogen (120.106 + 42.037) : 2 = € 4.054 per jaar	
<b>Per draaiuur</b>	<b>€ 8,11</b>

Verbruik per uur: 60% van het gemiddelde van maximum vermogen en maximumkoppel (30,1 + 26,5) : 2 = 28,3 x 60% x 1,00	
<b>Per draaiuur</b>	<b>€ 17,00</b>

Stalling & verzekering: 2% van nieuwwaarde	
<b>Per draaiuur</b>	<b>€ 4,80</b>

Reparaties: 2,5% van nieuwwaarde	
<b>Per draaiuur</b>	<b>€ 6,01</b>

Periodieke onderhoudskosten: filters, olie, koelvloeistof e.d.	
<b>Per draaiuur</b>	<b>€ 0,90</b>

<b>Totale kosten per draaiuur</b>	<b>€ 56,34</b>
-----------------------------------	----------------

## Voor en tegen

### Plus

- + zuinige en sterke motor
- + makkelijk te bedienen veelzijdige cvt
- + veel hefkraft
- + ruime en comfortabele cabine
- + zeer lage geluidsdruk
- + complete standaarduitvoering

### Min

- motorboost bij ploegen niet actief
- frontballast lastig te verwijderen
- effect wisser op voorruit onder de maat