

Kubota Grand X moet boeren hart sneller laten kloppen

Met de Grand X wil de Japanse trekkerbouwer Kubota de harten van de Europese boeren veroveren. Of het lukt blijft vooralsnog de vraag.

Aan de techniek hoeft het niet te liggen.

Kubota wil groot worden in de landbouw. Heel groot. Oké, John Deere voorbijstreven is misschien iets te veel van het goede, maar nummer twee of drie moet kunnen. De Japanners weten dat er iets aan hun trekkers moet gebeuren om het zover te laten komen. Tijdens de Agri-technica van november vorig jaar liet de Japanse trekkerbouwer een prototype van de 100 kW (135 pk) sterke M135GX zien. Een trekker die tegemoet moet komen aan de wensen van de veeleisende Europese boeren. De trekker blijkt het topmodel uit een serie van twee. Volgt de M135GX de M135X op, de kleinste uit de Grand X-serie – de M110GX – is de opvolger van de M108S. De trekker heeft een vermogen van 81,7 kW (109,5 pk). Aan de aftakas moet daar 71,6 kW (96 pk) van overblijven. Dat vermogen komt uit een 3,8 liter Kubota-viercilindermotor. De M135GX haalt zijn 100,7 kW (135 pk) – 88 kW (118 pk) aan de aftakas – eveneens uit een Kubota viercilinder. Maar dan eentje met een inhoud van 6,1 liter. De motoren zijn voorzien van common-rail en uitlaatgasrecirculatie. Daarnaast moet een dieselpartikelfilter roet- en andere fijnstofdeeltjes uit de uitlaatlucht halen. Normaliter wordt zo'n filter tijdens het werk automatisch gereinigd om verstoppingen te voorkomen. Kubota laat de bestuurder dit zelf doen. Tijdens dat reinigen wordt het filter extra heet en kunnen de vlammen uit de uitlaat komen. Dat wil je niet hebben als de trekker binnen staat. Door op de 'auto-knop' op het dashboard te drukken, reinigt het filter zich tijdens het werk. Je kunt ook wachten tot een lichtje op het dashboard brandt. Daarna druk je op de knop en het filter reinigt zich. De Grand X lijkt weinig op zijn voorgangers. Natuurlijk, de oranje kleur is gebleven, maar de vormgeving is flink onder handen genomen. Het grootste pluspunt van de trekker is de nieuwe cabine met slechts vier stijlen. Daarmee is meteen de krappe instap, die de oude cabine kenmerkte, verdwenen.

Kubota M135GX

Motor	viencilinder, 6,1 liter V6108 TI Kubota
Vermogen	110,7 kW (135 pk)
Maximumkoppel	576 Nm
Transmissie	8-traps powershift met 3 groepen
Versnellingen	24/24 met kruip 32/32
Minimumrijnsnelheid	0,84 km/h, 0,2 km/h met kruip
Maximumrijnsnelheid	39,4 km/h
Maximale olieopbrengst	77,2 l/min
Aantal ventielen	2 standaard, 4 maximaal
Hefinrichting	cat. II
Hefvermogen	6.100 kg aan de kogels
Aftakstoeren	540 en 1.000 tpm
Gewicht	4.560 kg
Lengte	4,40 m
Wielbasis	2,69 m
Draaicirkel	4,10 m met Bi-Speed ingeschakeld
Hoogte	2,89 m
Prijs	73.000 euro
Meerprijs voorasvering	5.000 euro

Alle gegevens volgens fabrieksopgave



De bestuurdershut groeide 19 procent in de hoogte en 13 procent in de breedte. Zelfs lange bestuurders hebben nu de ruimte door dat de standaardairco niet meer in het dak is gemonteerd maar in de rechterzijconsole van de trekker. Het zicht rondom is prima en het lichtgrijze interieur is moderner dan van we van Kubota gewend zijn. Een weliswaar wat klein dakraam biedt goed zicht op een optionele voorlader.

Automatische powershift

Veel bedieningselementen zijn, net als de radio, ondergebracht in de console rechts naast de bestuurder. Daar vind je ook de versnellingspook waarmee je drie groepen bedient. Jammer dat je bij het wisselen van de groepen altijd door een neutraal moet, waardoor de trekker stil kan vallen. Gelukkig is iedere groep voorzien van acht powershifttrappen. Daardoor is er meestal een goede versnelling binnen een groep te vinden. Schakel je tussen de groepen, dan vervangt de knop op de pook het koppelingpedaal. De powershifttrappen wissel je met de plus en min-drukknoppen op de pook. Je vindt die

knoppen ook in de rechterarmleuning, zodat je niet ver hoeft te reiken. De transmissie schakelt helaas maar vier trappen automatisch. Je ziet ze in het digitale dashboard-scherm terug. In de 'transportmodus' schakelt de bak aan de hand van de stand van het gaspedaal. Trap hem snel in en de bak schakelt snel op. In de veld-modus is het motor-toerental bepalend. Handig tijdens aftakswerk omdat het toerental dan zo veel mogelijk gelijk blijft. Til je de machine in de driepuntshef op, dan schakelt de trekker twee versnellingen terug om gemakkelijker te draaien op de kopakker. Met de elektrohydraulische shuttle onder het in alle richtingen verstelbare stuur bepaal je de rijrichting. Je kunt twee motortoerentallen programmeren en met een druk op de knop in de rechterarmleuning weer oproepen. Een draaiknop begrenst het maximale toerental. Nog steeds kent de trekker Down Hill Control, waardoor je sneller terugschakelt als je van een heuvel rijdt, en natuurlijk Bi-Speed: dat zorgt ervoor dat de voorwielen 60 procent sneller draaien in de bocht, zodat ze de trekker erdoorheen trekken. De door Kubota

voor de M135GX ontwikkelde geveerde vooras is nieuw en vanuit de cabine in drie standen instelbaar.

Standaard levert Kubota de trekker met twee dubbelwerkende hydraulische ventielen. Dat is niet veel, maar er zijn nog twee extra ventielen leverbaar. De hef kent geen mengregeling. Je kunt de hef op beide spatborden bedienen, al is aan de knoppen niet te zien waar ze voor dienen. Een knop voor het in- en uitschakelen van de aftakas ontbreekt. De Grand X valt op en toont dat Kubota wel degelijk naar Europese boeren luistert. Wil het bedrijf meer akkerbouwers imponeren, dan zijn nog sterkere trekkers gewenst. Uit de 6 liter viercilindermotor valt nog wel meer vermogen te persen. De transmissie blijkt echter de beperkende factor. Of Kubota zelf een nieuwe transmissie ontwerpt of met een hele trekkerfabrikant overneemt om trekkers in het hoge vermogenssegment aan te kunnen bieden, blijft een vraag waarop alleen de Kubota-top het antwoord weet. En die houdt de kaken stijf op elkaar. De Grand X is vanaf september leverbaar. De M110GX kost 66.000 euro, de M135GX 73.000 euro. **LM**

De Kubota M135GX in detail



▲ Een geveerde vooras is als optie leverbaar op de M135GX. Hij kost 7.000 euro extra.



▲ Het dieselpartikelfilter onder de motorkap. Met een druk op de knop reinig je het filter.



▲ Het rechterconsole herbergt de versnellingspook, de boordcomputer en de bediening van de hydraulische ventielen en hef. Op de armleuning het handgas, de bediening van de hef en powershiftknopjes.