

Vorig jaar op Papendal stond al de eerste Yanmar EF compacttrekker. Toen nog niet met fabriekscabine. Deze is sinds kort in Nederland. Splinternieuw is de HST Auto Pedal waarbij de rijpedaal van de hydrostaat gekoppeld is met het motor-toerental. Volgens de leverancier is het een trekker met alles erop en eraan met vooral een mooie cabine. Tijd voor een proefrit.

Tekst en foto's: Patrick Medema



Yanmar EF235H, compleet met ruime zit

Het regent en het waait. Maar dat maakt niet uit, want onze testtrekker heeft een cabine. Een fabriekscabine die alleen af fabriek te krijgen is. Yanmar is overigens niet alleen tuin en park. Het Japanse bedrijf is een van 's werelds grootste fabrikant van dieselmotoren. Van kleine eencilinders voor gazonmaaiers tot de hele grote diesels voor mammoettankers op zee. Ook heeft Yanmar een aparte fabriek voor industrie. Uit de tuin- en parkfabriek rollen jaarlijks ongeveer 40.000 compacttrekkers. En niet alleen onder Yanmar merk. Zo komen ook de kleine John Deere 2320 en 2520, zonder fabriekscabine, en de Hako compacttrekkers uit deze fabriek.

▪ **Cabine**
Bij een eerste aanblik valt meteen de nieuwe cabine op. Veel glas en in verhouding met de trekker groot. De B-stijl ontbreekt zoals die wel op bijvoorbeeld een Mauser zit. De hele zijkant is dus deur. Voor een groot persoon is instappen in een cabine bij veel compacttrekkers lastig. Bij deze valt het mee. De deur slaat breed open, er is ruime instap en hoogte genoeg. Wanneer je op de instelbare stoel zit, stoot je tenminste niet je hoofd. Het zicht rondom is prima, overal glas. De voor- en achterruit kunnen volledig open, dit is in de zomer wel handig want er zit standaard geen airco in. Wel zijn er acht openingen waar warme lucht uitkomt en een luchtfilter. De cabine staat op silent blocks, rubberen vering.

Een andere groot voordeel is de prijs, laat importeur Lozeman Elst weten. Bij andere vergelijkbare Yanmar modellen kan er een Mauser cabine op. Qua afwerking ongeveer gelijk maar wel minder ruim met een extra deurstijl. Deze kost echter ruim 1.600 euro meer dan de Yanmar fabriekscabine. Meerprijs voor een Yanmar cabine is 3.625 euro.

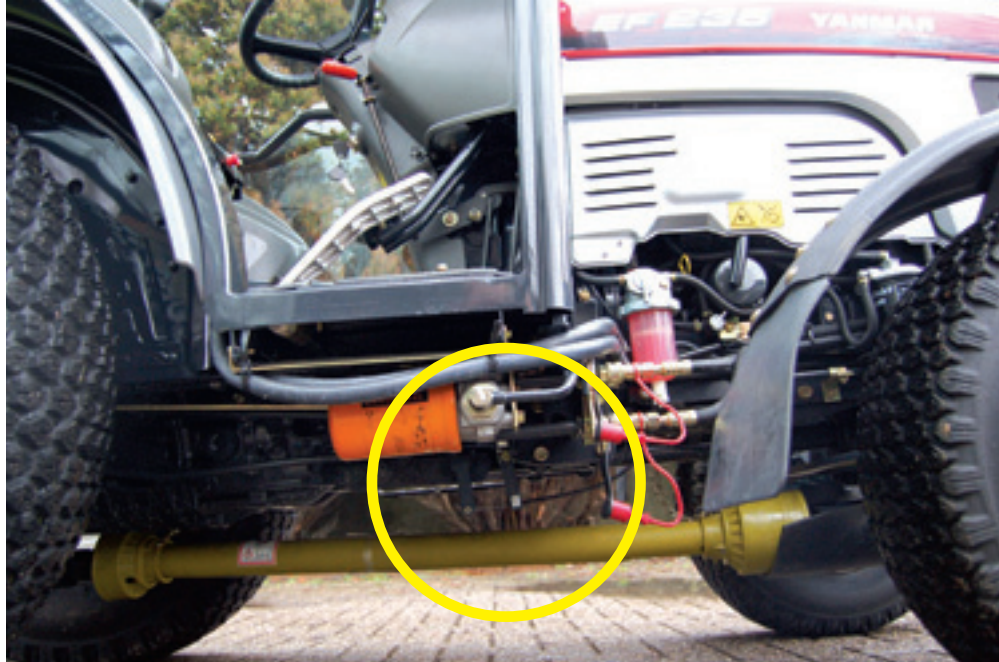
▪ **Bediening**
Net zoals andere hydrostaten is het rijden eenvoudig. Aan de linkerkant zit de bediening van de drie groepen met tussen de groepen een neutraalstand. Ook zit links de inschakeling van de aftakas van midden en achter. Als beide niet in neutraal staan, kun je niet starten. Ook stopt dan de motor als je de zitting

verlaat. Rechts naast de stoel zit de bediening voor de hydrauliek en de hef. Standaard zijn twee dubbelwerkende aansluitingen onder de trekker en één dubbelwerkende achter. Rechts onder het stuur zit een hendel voor handgas. Daar vlakbij zit een groot oranje vlak met twee knopjes. Met de onderste schakel je de vierwielaandrijving in, met de bovenste kun je Dual Speed inschakelen. Hierbij

Bedieningshendels van de Yanmar EF235H.

- | | |
|-----------------------|----------------------|
| 1 Handgas | 6 Stoelinstellingen |
| 2 Cruise control | 7 Aftakas |
| 3 Rijpedaal vooruit | 8 Groepen hydrostaat |
| 4 Rijpedaal achteruit | 9 Hydrauliek 2x |
| 5 Dual Speed en 4WD | 10 Hef |





Bij de eerste EF modellen was de rijsnelheid nog niet gekoppeld met het motortoerental. Lozeman heeft dit zelf veranderd via een kabeltje onder de trekker die het rijpedaal verbindt met de toerenregelaar. Wanneer je het rijpedaal intrapt, gaat ook het toerental omhoog. De nieuwe EF trekkers komen standaard af fabriek met een HST Auto Pedal.

krijgen de voorwielen een hogere snelheid en helpen mee om de trekker door de bocht te trekken. Dit geeft een kleinere draaicirkel. Het lijkt op de B-Speed van Kubota. Bij Dual Speed wordt echter geschakeld in de versnellingsbak en niet in de vooras. Bij inschakeling krijgen de wielen 25 procent meer voorloop. Het werkt alleen in de eerste twee groepen en bij een bepaalde stuuruitslag. In de groep 3, wanneer je dus harder rijdt voor transport op de weg, werkt het niet. Er zit ook Cruise control op. Inschakelen gaat niet via een klein knopje, maar met een fikse hendel

rechts naast de stuurkolom die je omhoog moet trekken.

▪ Rijpedaal

Het nadeel van de eerste EF modellen is dat je handgas nodig hebt om toeren te maken. Het rijpedaal bedient alleen maar de hydrostaat en is niet gekoppeld met het motortoerental zoals veel andere trekkermerken wel hebben. Dit is lastig, vindt ook Lozeman. Je draait dan steeds op een hoog vast toerental. Ook wanneer je stilstaat voor een stoplicht, want de handgas terugzetten is er niet altijd bij. Op onze test-

trekker EF 235H heeft Lozeman dit zelf veranderd. Het koppelde het rijpedaal aan de toerenregelaar van de motor. Dit bespaart brandstof, geeft minder lawaai en rijdt comfortabeler. Ook Yanmar zelf heeft dit blijkbaar ingezien, want de nieuwere EF trekkers komen vanaf april standaard af fabriek met een HST Auto Pedal. Dus waarbij de rijsnelheid gekoppeld is met het motortoerental. Handgas blijft natuurlijk nodig voor bijvoorbeeld aftakwerk. In groep 3 en rijpedaal vol intrappen haalt de trekker 30 km/h. Terugrijden gaat met een kleine pedaal. Deze is met de rechterhak in trappen. De trekker rijdt dan maximaal 20 km/h achteruit. Sturen gaat gemakkelijk via de hydraulische stuurbekrachting.

Yanmar EF235H	
Motor	Yanmar TNV driecilinder met directe injectie
Vermogen	25,4 kW / 34,5 pk bij 2.600 toeren
Dieseltank	28 liter
Versnelling	Hydrostaat drie groepen
Rijsnelheid	30 km/h
Max. hefvermogen	1.200 kg
Hydrauliek	23 l/min
Bodemvrijheid	20 cm
Minimale breedte	124 cm
Hoogte met cabine	200 cm
Draaicirkel	240 cm
Gewicht met cabine	1.110 kg
Prijs met cabine	23.835 euro excl. BTW

▪ Uitvoering

De EF235H is het topmodel. Deze heeft een nieuwe watergekoelde Yanmar TNV dieselmotor van 25,4 kW (34,5 pk) met directe inspuiting. Er zijn ook nog twee lichtere typen; een EF227H van 26,5 pk en EF230H met een 29,5 pk Yanmar motor. Alle typen zijn hydrostatisch aangedreven. Voor wie liever wat meer armbeweging wil, en de pk's beter wil benutten, is er binnenkort een mechanische transmissie leverbaar met 12 versnellingen voor en achteruit. Naast de fabriekscabine zijn onder ander optioneel een frontaftakas, fronthead, voorlader, middenondermaaidek, twee extra hydrauliekventielen en een in hoogte verstelbare trekhaak. Zoals uit al het voorgaande blijkt, is de trekker standaard compleet uitgevoerd. En de prijs valt mee. De EF235H met cabine op gazonbanden is voor 23.835 euro excl. BTW te koop. De kleinste, de EF227, is er al vanaf 17.555 euro. En een Yanmar gaat niet kapot. Tenminste volgens importeur Lozeman. Het bedrijf heeft tot nog toe geen garantiegeval gehad. ■



Opvallend is de ruime fabriekscabine met vier stijlen. Zeker bij geopende motorkap lijkt het meer cabine dan trekker.