

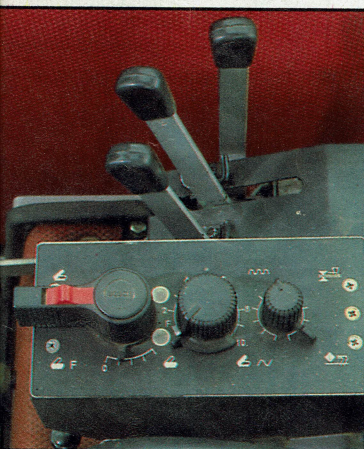


Maar van de uitstap zit de onderste trede niet minder dan 62 cm van de grond. De inhoud van de cabine is groot, maar de meeste ruimte zit voor- en bovenin. Daar heb je niet veel aan. Wat niet wegneemt dat een rijder er een vrij goede plek heeft.

Het uitzicht achter en voor is enorm. Maar met al dat glas is er vrij veel reflectie. Het grote voor- en achterruit van de cabine is een groot voordeel. Je kunt rijden terwijl ze open staan. Het zijn namelijk — en dat

is uniek voor een trekker — schuifdeuren. Een nadeel is dat het schuifmechanisme gemakkelijk vervuult en dat de sluiting niet zo goed is als van gewone deuren.

Het rijcomfort is goed. Het dashboard is niet scheutig met informatie. De bereikbaarheid van het handgas is matig, van de overige hendels normaal. De schakelaar van de ruitwisser verlangt dat u ver reikt. De bedieningsknop van verwarming en ventila-



Het bedieningspaneel van de elektronische hef levert weinig problemen op. Er zitten drie stuurventielen boven. Laag en ver van de bestuurder af bevindt zich de gashendel. Een slecht gekozen plek



De cabine is in een minuut achterover te kantelen. Gemakkelijk voor onderhoud of reparatie aan achterbrug en transmissie

Bij het rijden met open deuren is een ongeluk gauw gebeurd. Maar niet bij de Schlüter. Die heeft als enige trekker schuifdeuren



tie zit op een onlogische plaats. Het mankeert hier aan tekst en uitleg.

Er is meer geluid dan we dachten. Stilstaand onbelast bij volgas kwamen we aan 80 dB(a). Rijdend wordt het ruim 83 dB(a). Vooral geluiden uit de achterbrug dragen daaraan bij. Zet u de deuren open (verstelbare zijruiten en een dakluik zijn er niet), dan komen er 85 tot 86 dB(a) op u af.

Snel onderhoudswerk

De mogelijkheden voor onderhoud en reparatie zijn bij de Schlüter optimaal. Dat komt — en dat is het sterkste punt van de Schlüter — doordat de cabine in een oogwenk achterover kan worden gekanteld. Achterbrug, hydrauliek en transmissie zijn zo uitstekend te bereiken. Ook de zijplating en motorkap zijn opklapbaar.

De brandstoftanks links en rechts onder de cabine, die met elkaar in verbinding staan, laten zich in een wip vullen. U hoeft maar 53 liter olie per jaar te versen. Met het cabinefilter zit het fout. Het meeste stof gaat er langs.

Niet zo groot als hij lijkt

De 1050 lijkt (dank zij de cabine) groot, maar is het niet. Ondanks de zwaaiende trekhaak is de bodemvrijheid aanzienlijk: 44 cm. Het eigen gewicht en de verdeling ervan over voor- en achteras is 'gemiddeld'. Frontgewichten kunnen de verdeling sterk verbeteren. Maar u zult ze er dan waarschijnlijk nooit meer afhalen. De gewichten wegen namelijk 80 kg per stuk. □

Conclusie

De Schlüter is niet zo exclusief als we dachten. Wat niet wegneemt dat er meer plussen dan minnen zijn. Om de belangrijkste te noemen: goede remmen, vloeistofkoppeling, vernuftige details aan de hef en een gemakkelijk te bedienen differentieelslot en aftakas-inschakeling.

Minpunten zijn onder meer afwezigheid van een verklaring bij hendels en knoppen, gemis van een 750-toeren-schakeling op de aftakas en de niet meer bij de tijdse trekvoorzieningen.

De trekker steekt boven de middelmaat uit, maar daar betaal je dan ook een forse prijs voor. Afzaken is er bij importeur De Kam

nauwelijks bij. Op zich is dat prijzenswaard, maar het maakt vergelijken met concurrenten die kortingen toepassen, moeilijk.

Wie de balans opmaakt van wat de trekker biedt, concludeert dat de Schlüter te duur is. Maar wie er wil uitspringen zit goed met deze machine. Er rijden er maar weinig. Voor het type 1050 LS is er maar één officiële dealer/importeur.

Het meest exclusieve is dat de cabine kantelbaar is met alle voordelen voor onderhoud en reparatie van dien. Alle andere trekkerfabrikanten kunnen daar een puntje aan zuigen. □

Plussen en minnen

- + kantelbare cabine
- + onder belasting schakelbare hoog-laag
- + elektronische hef
- + goede hydrauliek-opbrengst
- + prima zicht vanuit cabine
- vrij grote draaicirkel
- beperkte hefkracht
- zeer duur

Testers: Willem C. Angenent en Henk Beunk