



Door een achterspoorbreedte van 163 cm oogde onze trekker robuuster dan hij in de praktijk (tenminste voor een akkerbouwer) zal doen. De vulopening van de dieselolietank, links onder de achterruit, heeft een onpraktische plaats. Snelkoppelingen op de hef behoren tot de standaarduitvoering

draagt 3.820 daN (3.900 kg). Voor deze vermogensklasse is dat meer dan voldoende.

De hef is voorzien van snelkoppelingen. De kogels met kraag om aan het werktuig te schuiven, ontbraken bij ons.

De stabilisatie werkt volgens het vernuftige principe van in elkaar schuivende buis en stang met gaten. Daarbij is ook nog de vrije slag naar wens in te stellen. Geslaagd is ook de afstandsbediening via drukknoppen. Deze knoppen zitten aan weerszijden van trekker achter op het spatbord.

Een flinke tekortkoming is de beperkte verticale slag van de hefkogels: 60 cm. Het is dus niet mogelijk om een werktuig dat ver moet kunnen zakken tegelijkertijd ook hoog te kunnen heffen. We hebben al trekkers gehad met een slag van 80 cm.

Hydrauliek

Het linker van de twee dubbelwerkende stuurventielen levert bij een druk van 170 bar 47 liter per minuut terwijl de rechter bij die druk aan 30 liter komt, respectievelijk een grote capaciteit en een normale.

De oorzaak van dit verschil ligt in de oliestroom die wordt gereserveerd voor de hef. Als de hef niet wordt gebruikt, wordt deze olie weer toegevoegd aan het linker ventiel.

Als de trekker stilstaat, mag er aan de achterbrug 30 liter worden

Twee accu's

In de neus bevinden zich twee accu's van 70 Ah elk (in plaats van één van 140). De reden voor deze aanpak is het hogere koudstart-amperage. Voor een krachtige stroomstoot over een korte periode presteren twee accu's meer dan een.

Een hinderlijk aspect bij rijden in het donker is het reflecteren van lampjes in de cabineruiten. De breedtelichten vooraan de cabine, de nummerplaatverlichting en een accentlampje (dat licht werpt op enkele knoppen) zijn daarvoor verantwoordelijk.

De vier werklampen aan de cabinerand zijn onafhankelijk van de rijverlichting te bedienen. Zo zien we het graag.

Een kleine hint aan de importeur: plak een overzichtssticker aan de binnenzijde van het deksetje van het zekeringenkastje. Dat kan veel onnodig zoekwerk voorkomen.

Elektronische hef

De bediening van de hefinrichting roept in eerste instantie wat gemengde gevoelens op. Dat komt omdat er geen hendels zijn. In plaats daarvan is er een paneel met twee lampjes, vijf draaiknoppen en een tuimelschakelaar. Je hebt eerst het gevoel van 'dat

wordt nooit wat', maar dat valt mee.

Onder normale omstandigheden werkt u alleen met de tuimelschakelaar: heffen, neutraal of dalen. Wilt u de hoogte van het heffen of de 'diepte' van het zakken begrenzen, dan zijn daar twee draaiknoppen voor. Met de derde draaiknop bepaalt u de daalsnelheid. De vierde regelt het aantal impulsen waar de hef op

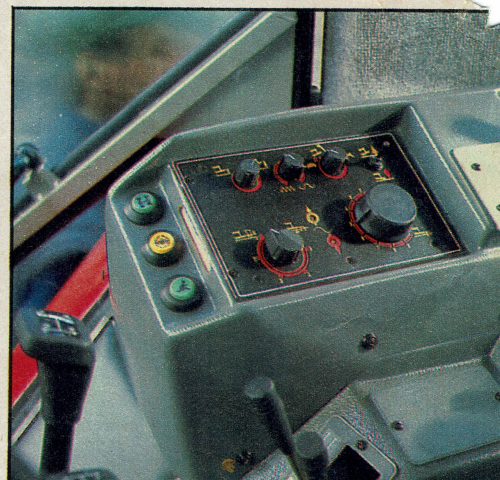
moet reageren als u bij ploeg of cultivator gebruik maakt van de trekkrachtregeling. Met de vijfde draaiknop kunt u behalve voor positie- en trekkrachtregeling ook nog kiezen voor vier variaties daartussen: een mengregeling dus.

Na een paar dagen bent u volledig gewend aan deze manier van bedienen.

De maximale hefkracht be-



De linker pook schakelt vier versnellingen en twee groepen. De rechter biedt twee mogelijkheden vooruit en twee achteruit. MF had er goed aan gedaan de poken op de tast te scheiden. Als je nu per ongeluk de rechter pakt, terwijl je wilt schakelen van drie naar vier, heeft dat 'schokkende' gevolgen



De elektronische hef (in het zwarte vlak) wordt bediend door vijf draaiknoppen en een tuimelschakelaar. De bekende hendels die de beweging mechanisch overbrengen, ontbreken. Deze bediening went sneller dan verwacht. Links de knoppen voor vierwiel aandrijving, differentieelslot en Powershift