

MB Trac 700 getest

De 'andere' trekker

De MB Trac is nu 15 jaar op de markt, maar het concept heeft nog weinig navolging gevonden. Zitten ze bij Mercedes op de foute toer of laten de andere merken een kans liggen? Aan de hand van het type 700 (50 kW, 68 pk) probeerden we dat uit te vinden.

door Henk Beunk

De geteste 700 is er een van de 'nieuwe serie'. Deze werd een jaar geleden geïntroduceerd. Ten opzichte van de oude 700 zijn de veranderingen onder andere meer hefkracht en een 'aangepaste' motor (50 inplaats van 48 kW).

Hoge koppelstijging

De lange-slag-motor OM 364 heeft een inhoud van bijna vier liter. Een opvallend kenmerk is het hoge toerental (1.800) waarbij het maximumkoppel ligt. Vanaf vol gas gerekend, verzet de motor zich tot aan dit punt sterk tegen terugzakken in toeren (stijgingsfactor 0,72). Onder de 1.800 is het abrupt afgelopen. De 700 zit in negatieve zin boven gemiddeld met zijn brandstofverbruik: 245 gram/kW/h.

Als startbeveiliging moet het koppelingspedaal worden ingetrapt en moet de inschakelhendel van de aftakas vrij staan. Een aanbevelenswaardige oplossing.

De 700 heeft een dubbele droge koppeling. De plaat tussen motor en transmissie heeft een doorsnede van 295 mm en die tussen motor en aftakas is 280 mm. Het pedaal zit nogal ver naar links, maar laat zich desondanks goed bedienen.

Gecompliceerde transmissie

De MB Trac 700 heeft een versnellingspook met vier goed gesynchroniseerde versnellingen. Ze worden geschakeld via een logisch H-patroon. Daarnaast is er een groepenpook met een veld-, een transport- en een achteruitgroep. Ook deze drie zijn gesynchroniseerd.

Verder is er een derde (voorschakel)pook met een extra vertraging. Deze maakt van de veldgroep een kruipgroep, van de transportgroep een lage veldgroep en van de achteruit een achteruit-kruip.

Als 'vierde mogelijkheid' is er een hoog-laag per versnelling. Deze werkt via een schakelmof op de versnellingspook. Met de mof in 'hoog' gaat u in dezelfde versnelling ten opzichte van laag zo'n 27 procent sneller.

Tot zover is het allemaal logisch. Maar dan...

In de transportgroep is de vierde versnelling geblokkeerd. Dit is gedaan om de topsnelheid te beperken. De trekker zou anders zo'n 60 km per uur lopen. In de veldgroep heeft u dus, met de hoog-laag erbij, acht mogelijkheden en in de transportgroep maar zes.

De vierde versnelling is ook geblokkeerd als de voorschakeling op 'schildpad' staat. Ook de hoog-laag werkt dan niet. In plaats van de te verwachten acht mogelijkheden per groep, heeft u er dan maar drie. Het totaal aantal mogelijkheden van de transmissie blijft daardoor beperkt tot 20 vooruit en 11 achteruit. In potentie is echter een 32 + 16 aanwezig. Een andere 'complicatie' is, dat de hoog-laag-schakeling pas wordt bekrachtigd als u het koppelingspedaal intrapt. Dat gebeurt elektrisch-hydraulisch, en die schakeling heeft even tijd nodig. Laat u het pedaal te snel op-

komen, dan bevindt de versnellingsbak zich in een soort neutraal en gebeurt er dus niets. Bij ploeg- of cultivatorwerk houdt die 'wachtijd' in, dat de trekker stil komt te staan.

Verder is er het feit dat de groepen elkaar overlappen. Dat stoort bij werkzaamheden met een snelheid tussen de vier en zes km per uur. Daar moet je behalve de goed binnen handbereik liggende versnellings- en groepenpook, ook de moeilijk bereikbare en ongesynchroniseerde voorschakel-pook gebruiken.

De opbouw van de MB-Trac-bak vertoont nogal wat gaten. Tussen drie en vier km per uur, tussen zes en zeven km per uur en tussen acht en negen km per uur zit niets. Ook de term 'kruipgroep' suggereert iets te veel. Van die groep zit namelijk maar één vertraging onder de 1.000 m per uur. Via een andere overbrenging kunt er er voor dezelfde prijs ook drie onder de km krijgen.

Vierkant beremd

De MB Trac 700 is door middel van trommelremmen 'vierkant' beremd; dat wil zeggen op alle vier de wielen. De krachtoverbrenging geschiedt hydraulisch

met luchtdruk-bekrachtiging. De benodigde pedaaldruk is desondanks vrij fors.

Afzonderlijk links of rechts remmen is niet mogelijk. Er rust te veel gewicht op de voorwielen om de neus 'om te kunnen zetten'. Om die reden heeft MB Trac gekozen voor maar één rempedaal. De handrem werkt pneumatisch op de beide trommels van de achterwielen.

De bediening, via een klein hendeltje rechtsachter, is prima. Het remvermogen valt wat tegen. Een hydraulische volgwagenberemming is standaard.

Grote draaicirkel

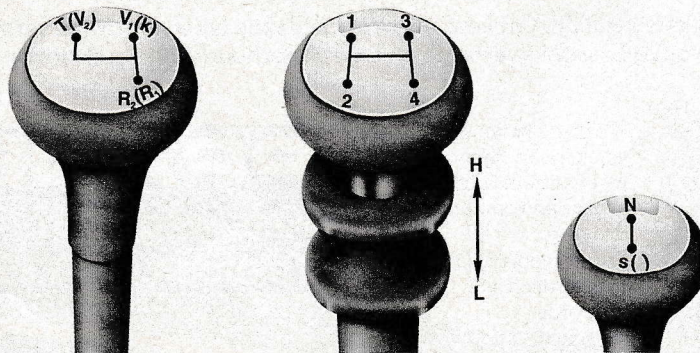
Met alleen achterwiel-aandrijving heeft de MB Trac rechts- en linksom zo'n 12 meter nodig om in één keer te kunnen draaien. Met vierwiel-aandrijving komt daar nog een meter bij. Dat zijn grote cirkels. In de praktijk ervaar je dat ook als zodanig. Even snel draaien in een beperkte ruimte kunt u met de MB wel vergeten. De benodigde stuurkracht is gering en ook het sturen op zich verloopt goed. Daar werkt de stuurknop (meerprijs f 35) veel aan mee. Zonder die zouden we het stuurgemak als matig moeten omschrijven. Het stuurwiel is namelijk niet verstelbaar.

Doordachte verlichting

De koplampen van deze trekker zitten aan weerszijden van de gril. Hart op hart is de afstand 106 cm. Het zijn dus lampen die bij groot licht en dimlicht (door de tegenligger) als afzonderlijke lampen herkenbaar zijn.

Heeft u een werktuig in de fronthead gemonteerd, dan gaan alle functies van de gewone koplampen (door het omzetten van een knopje) over op twee lampen boven aan de dakrand. Een doordachte oplossing. Maar een volontair of bedrijfsverzorger kan zich wezenloos zoeken naar het knopje waarmee dat moet gebeu-

Schakelpatroon



T = transportgroep
V₁ en V₂ = veldgroepen
K = kruipgroep
R₁ en R₂ = achteruitgroepen

H-L = hoog-laag per versnelling
N = normale versnellingen
S = langzame versnellingen

Foto's: Theo Tangelder





Op standaardbanden (in dit geval 12.4 R 28 van Michelin) toont de MB Trac van de achterzijde nogal 'ielig'. In de standaardprijs van f 92.790 zijn de zwaaiende trekhaak, de kipperknobbel en het aanhanger-remventiel (met het blauwe dopje) niet inbegrepen. Snelkoppelingen op de hef zijn wel standaard. Zowel bestuurder als aftakas zitten uit het midden

uiteraard front-hydrauliek. Bij de MB Trac zitten vooraan vijf aansluitingen: twee maal twee voor twee dubbelwerkende ventielen en een drukloze retour. De aansluitingen hebben een codering, die u terugvindt bij de hendels in de cabine. Gelukkig, want de linker aansluitingen horen bij de rechter hendel. De vier aansluitingen achter zitten wel logisch. Omdat er maar twee dubbelwerkende ventielen zijn, horen bij ieder ventiel dus zowel twee aansluitingen voor als twee aansluitingen achter. Geen van de aansluitingen is beveiligd op trekbelasting. Gezien de 'Deutsche Gründlichkeit' verwacht je zoiets niet.

Via de hendel zijn de ventielen ook enkelwerkend te gebruiken. De hendel is in de nulstand te blokkeren en blijft tot een druk van 150 bar in de gekozen positie. De bediening is probleemloos.

De pomp zit voor onder de trekker. Hij wordt met twee V-snaren aangedreven, direct vanaf de krukas. De opbrengst (gemeten aan de snelkoppelingen) bedraagt zowel voor als achter 31 liter per minuut bij een druk van 175 bar. Dat is voldoende. De maximum haalbare druk is 185 bar.

Front-aftakas

De front-aftakas zit, vanuit de bestuurder gezien, links van de motor. Inschakelen ervan gebeurt met een vierstanden-hendel: naar

zal zijn dat het instellen veel moeite kost, ook al omdat er weinig kracht op uit te oefenen is. Aardig is wel, dat de stabilisatie aan de trekkerzijde in een ander punt te bevestigen is. Bij heffen zet het werktuig zich dan automatisch vast.

Front-hydrauliek

Bij een frontheffinrichting hoort

ren. Het zit verstopt onder in het instrumentenpaneel boven het koppelingspedaal.

Aan de achterzijde van de cabine zijn twee werklampen bevestigd aan de dakrand. Ze kunnen onafhankelijk van de gewone verlichting branden. In het donker is er in de beglazing van de cabine geen hinderlijke reflectie van breedte- en/of knipperlichten. Een ander pluspunt: belangrijke schakelaars als die van de alarmknipperlichten en de werklampen zijn in het donker voorzien van een subtiele markeringsverlichting.

gaat zwaar) en een trekkracht-regeling via de trekstangen.

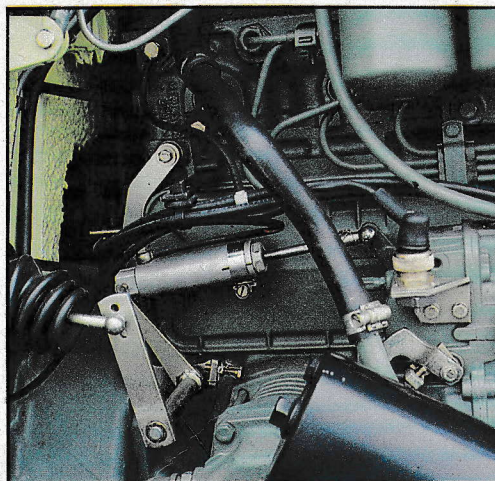
Top- en trekstangen zijn voorzien van snelkoppelingen. Naast de kogels met de kraag levert MB Trac er ook gewone kogels bij. De stabilisatie bestaat uit een schroef-buis-systeem. Zolang die schroefdraad schoon blijft, zijn er heel geschikt alle breedtes in te stellen. De niet zo schone praktijk

Fronthef standaard

De MB Trac is ontworpen voor gebruik met fronthef. Dat is goed te merken; de fronthef (ook een topstang is erbij) maakt een door-dachte indruk. Hij is compleet, inclusief cilinders, in zo'n tien minuten aan te brengen of te verwijderen. De verstellingen zijn eenvoudig uitvoerbaar.

De maximumhefkracht bedraagt 2.350 daN. De gewone hef, aan de achterkant dus, heeft een maximumhefkracht van 3.900 daN. Voor een trekker in deze vermogensklasse is dat veel.

De daalsnelheid is regelbaar. Verder zijn er een traploos instelbare mengregeling (de bediening



In het stangenstelsel tussen hand-voetgas en brandstofpomp is een luchtdruk-cilindertje opgenomen. Bij schakelen naar drie-hoog in de de transportgroep kort dit cilindertje de stang in, waardoor de motor niet tot het maximumtoerental komt. Op deze manier wordt de topsnelheid precies bij de 40 km per uur begrensd



De handkoppeling van de aftakas (met de groene knop) laat zich gemakkelijk bedienen. De dosering is echter moeilijk, ondanks dat MB Trac daar voorzieningen voor heeft getroffen. Voor je gevoel zijn er maar twee mogelijkheden: hij pakt of hij pakt niet. Voor veel werktuigen gaat dat te abrupt. De stuurknop, die we van harte aanbevelen, heeft een meerprijs van f 35



De achterruit bestaat uit twee schuifruit. Het openen en sluiten daarvan verloopt verre van ideaal. Tegen een meerprijs van f 380 is er een scharnierende (uitklapbare) versie leverbaar. Ook de voorruit is tegen meerprijs uitklapbaar te maken. De stoel (en die is wel standaard) past zich via luchtdruk automatisch aan bij het gewicht van de bestuurder

Het bedieningsgemak van de schakelaar is zeer groot. Zowel in- als uitschakelen kan onder belasting gebeuren, terwijl er bij beide standen 'in' duidelijke controlelampjes branden. Het kan echter zowel bij de voorwielaandrijving als bij de differentieelsloten voorkomen dat u hebt uitgeschakeld, maar dat de verbinding, vanwege de spanning daarop, nog intact is. Door iets tegen te sturen, is dat op te heffen. De aandrijfas naar de achterwielen ligt onbeschermd onder de trekker. Gelukkig ligt hij wel vrij hoog. De kans op wikkel- en is hier dus niet zo groot. Dit in tegenstelling tot de aandrijfas van de aftakas. Die is ook onbeschermd en ligt aanzienlijk lager.

Trekhaken

De wagentrekhaak heeft in principe vier hoogtestanden, maar door een ondoordachtzaamheid bij de bevestigingspennen zijn er daar maar twee van te benutten. Alleen de twee hoogste: 87 en 93 cm boven de grond. Het is een half-automaat, die dus zelf koppelt zodra het trekoog in de bek komt. Slim is dat er ook een hendeltje op zit om handmatig de pen neer te kunnen laten.

De zwaaiende trekhaak heeft drie breedte-, twee lengte- en twee hoogtestanden. Het instelgemak is goed. Om de pen boven de kipperknobbel te verwijderen, moet de hef (de trekstangen) helemaal zakken. Dat wil nog wel

voren draait alleen de voorste aftakas, naar achteren alleen de achterste en helemaal naar voren draaien zowel de voor- als de achter-aftakas. De hendel, die te laag zit om fijn mee te kunnen schakelen, moet in neutraal staan om de trekker te kunnen starten. Naast deze hendel, eveneens links en eveneens te laag, zit de hendel voor de toerenschakeling 540 of

1.000. Deze laat zich veel te stroef schakelen. Gelukkig zul je die hendel maar weinig nodig hebben.

Identieke assen

Een opvallend punt van de MB Trac is dat de voor- en de achteras volledig identiek zijn. Het zijn losse assen, opgehangen aan het

frame. Beide hebben portaal-eindvertraging. Normaal wordt alleen de achteras aangedreven. Via een draaiknop schakelt u de voorwielaandrijving erbij. Dat gebeurt dan in de verhouding 1 : 1. De vooras heeft dus geen voorloop. Bij de volgende stand van de schakelaar worden van beide assen de differentieelsloten ingeschakeld.

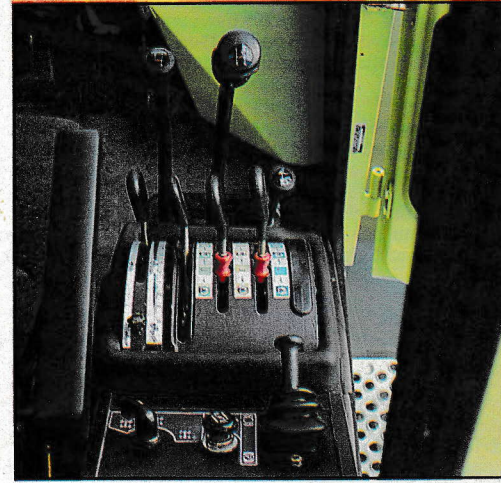


Terwille van een zo recht mogelijke aandrijflijn naar de achterwielen, is de motor iets achterover gekanteld. Door de omhoog scharnierende motorkap en de gemakkelijk wegneembare zijbeplating is de motor zeer goed toegankelijk. De bovenzijde van de koplamp (linksonder) dient als opstapje. In de 'zwarte' neus zijn onder meer de olipompen en het hydrauliek-oliereservoir opgenomen

Boerderij 73 — no. 22 (1 maart 1988)



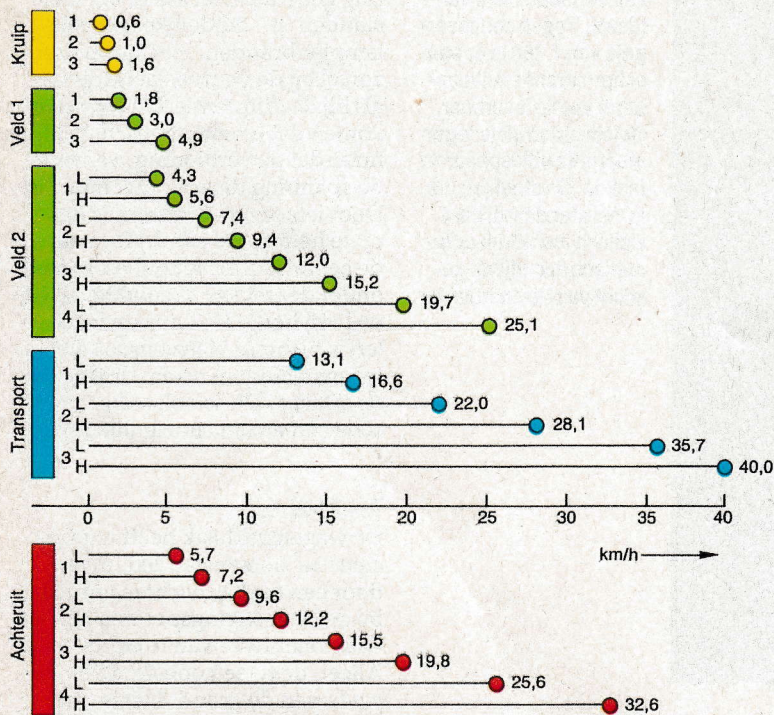
De bestuurder zit uit het midden, waardoor er links van hem (of haar) een ruime zitplaats ontstaat voor een bijrijder. Bij gebruik van een werktuig in de fronthef zijn via een schakelaartje alle functies van de koplampen over te zetten op de lampen aan de dakrand. Met zijn 277 cm is de 700 een hoge trekker. Er is echter ook een lagere versie leverbaar



Bijna alle bedieningshendels bevinden zich op een logische plaats rechts van de bestuurdersstoel. De enige uitzondering daarop vormt de rechtse van de drie schakelpoken. Deze zit te ver weg en te laag. Een en al lof daarentegen voor de schakelaar linksvoor; daarmee schakelt u onder belasting voorwielaandrijving en differentieelsloten zowel in als uit

Technische gegevens MB Trac 700

Snelheden per versnelling bij nominaal toerental (2.500 omwentelingen per minuut) en op 12.4 R 28 banden



Motor
 Merk en type : Mercedes OM 364
 Soort : viercilinder viertakt diesel
 Compressieverhouding : 17,25 : 1
 Boring x slag : 97,5 x 133
 Inhoud : 3.972 cm³
 Maximumvermogen : 50 kW (68 pk) bij 2.400 toeren
 Specifiek vermogen : 79 cm³/kW
 Maximum koppel : 235 Nm bij 1.800 toeren
 Koppel bij maximumvermogen : 199 Nm
 Stijgingsfactor van het koppel : 0,72
 Merk en type brandstofpomp : Bosch lijn
 Specifiek brandstofverbruik : 245 gr/kW/h bij maximumvermogen
 Soort koeling : vloeistof
 LuchtfILTER : droog

Koppeling
 Dubbel droog, doorsnede 295 mm voor transmissie (hydraulisch bediend) en 280 mm voor aftakas (pneumatisch bediend).

Versnellingsbak
 20 versnellingen vooruit en 11 achteruit.

Remmen
 Rondom trommelremmen in de wielnaaf, hydraulisch bediend met pneumatische bekrachtiging.

Besturing
 Hydrostatisch.

Draaicirkel
 Ongeremd en gemeten vanaf de buitenkant van het voorwiel. Zonder ingeschakelde voorwiel aandrijving: links- en rechtsom 11,80 m. Met ingeschakelde voorwiel aandrijving: rechtsom 12,60 m, linksom 12,40 m.

Elektrisch systeem
 12 volt; capaciteit accu 120 Ah; capaciteit dynamo 55 A; vermogen startmotor 30 kW.

Hefinrichting
 Categorie 2; trekkrachtregeling via trek-

stangen; maximumhefkracht: 3.900 daN (3.980 kg) achter en 2.350 daN (2.400 kg) voor.

Hydrauliek
 Twee dubbelwerkende stuurventielen (via hendel ook enkelwerkend te gebruiken); zowel voor als achter vier aansluitingen; capaciteit (gemeten aan de snelkoppelingen) 38 liter per minuut bij een druk van 170 bar; maximum haalbare druk 185 bar; aantal liters voor extern gebruik 20 liter, zowel rijdend als stilstaand.

Aftakas
 Onafhankelijk, zowel voor als achter, beide schakelbaar op 1.000 en 540; doorsnede 35 mm met zes spiebanen; maximumvermogen 45 kW; vermogen bij 1.000 45 kW; vermogen bij 540 45 kW.

Voor- en achteras
 Voor: mechanisch, niet-centrale aandrijving, onder belasting in- en uitschakelbaar; niet automatisch differentieel slot. Achter: portaal eindaandrijving aan buitenzijde ashuis; differentieel slot (evenals vóór) onder belasting in- en uitschakelbaar.

Spoorbreedte
 Zowel voor als achter 150 cm, in te stellen op 170 cm door omdraaien velgplaat.

Geluidsniveau
 In cabine 76 dB(a) bij onbelast stilstande trekker met vol motortoerental. Omgeving 82 dB(a) met isolatiepakket van f 495.

Inhoud

Motorcarter	: 9,0 liter
Versnellingsbak	: 8,5 liter
Differentieel achter	: 2,0 liter
Eindvertraging achter	: 2 x 0,3 liter
Hydrauliek	: 3,0 liter
Hydrauliek extern	: 3,0 liter
Stuurinrichting	: 3,0 liter
Differentieel voor	: 2,0 liter
Eindvertraging voor	: 2 x 0,3 liter
Brandstoftank	: 120 liter
Koelsysteem	: 15 liter

Verversingstermijn
 Motorolie 300 uur; overige reservoirs 1.200 uur of eenmaal per twee jaar voor 'mechanische' overbrengingen; 1.800 uur of eenmaal per twee jaar voor hydrauliek-olie.

Garantie
 Twee jaar op arbeidsloon en onderdelen, op motor en gehele aandrijflijn.

Banden
 Zowel achter als voor 12.4 R 28 Michelin.

Gewicht zonder frontgewichten maar met fronthead
 Op vooras 2.270 kg (59 %); op achteras 1.560 kg (41 %); totaal 3.830 kg; specifiek 77 kg/kW.

Importeur
 Hoegen Dijkhof Handelsmij. BV, Kerpelseweg 20-26, 7001 CG Doetinchem. Tel. (08340) 2 26 11. Aantal dealers: 28. Eigen vestingen: 2.

Brutoprijs in standaarduitvoering f 92.790

Meerprijs

Afleveringskosten	f 1.000
Tectyleren	f 325
Zwaailamp	f 355
Hydraulische volgwagenberemming	f 1.145
Draaiknop stuurwiel	f 35
Twee stuurventielen met 2x4 aansluitingen voor buitenwerkend circuit	f 1.365
Frontheadinrichting	f 3.955
Drukloze retour aan voorzijde	f 210
Verhoogde koplampen en werkverlichting	f 785
Verhoogde luchtinlaat	f 60
Frontaftakas	f 945
Halfautomatische wagentrekhaak	f 355

Gebruikerservaring

De trekker moest korter kunnen draaien. Dit is de belangrijkste klacht van gebruikers van de MB Trac 700. Verder zou de fabrikant volgens hen iets moeten doen om het wikkelen van gras om de aandrijfas van de aftakas tegen te gaan.

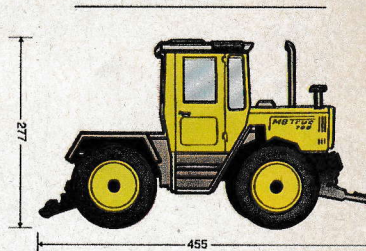
Niemand ligt wakker van de prijs. Een veel gehoorde

opmerking: Hij is wel duur, maar je kunt er meer mee dan met een standaardtrekker van 70 pk.

Het duidelijkste pluspunt dat wordt genoemd, is het bestuurderscomfort. De uitspraak 'hij rijdt gewoon hartstikke lekker' spreekt boekdelen.

Dik tevreden is men ook over de goede gewichtsver-

deling en de daarmee gepaard gaande, goede trekkracht en het niet snel achteroverkomen. Dat de kleine achterbanden 'op papier' hun beperkingen hebben, zien de gebruikers wel in. Maar de praktijk ondervindt van die theorie weinig hinder. □



Afmetingen
 Wielbasis 240 cm; bodemvrijheid 31 cm; laagste punt frame van zwaaiende trekhaak.

Zwaaiende trekhaak en kipperknobbel f 1.760

Brutoprijs in geteste uitvoering f 105.090

Meerprijzen bij directe levering
 Extra dubbelwerkend stuurventiel met 2x2 aansluitingen f 800
 Frontgewichten per stuk f 260

Alle prijzen exclusief btw.

Opmerkingen importeur

De cabinefilters zijn terwille van spuitwerkzaamheden te vervangen door koolstoffilters. De schakelaar voor de omschakeling van de verlichting mag om Tüv-(veiligheids)eisen niet onder het rijden worden bediend en zit daarom op een afwijkende plaats. In het gebied rond 2.000 toeren is het brandstofverbruik gunstiger. De vulplug van het vooras-differentieel is bereikbaar als de voorzijde van de trekker wordt opgekrikt. □

eens lastig zijn, omdat je bij een kipper meestal de hef helemaal omhoog hebt.

Super-rijcomfort

Voor een landbouwtrekker biedt de MB Trac ongekend rijcomfort. De combinatie van een zit-positie midden tussen de beide assen en een geveerde vooras staat daar borg voor. Ook de luchtgeveerde stoel draagt zijn steentje bij. Verder is er nog het lage geluidsniveau. Met onze dB(a) meter kwamen we aan 76. Dat is ongekend laag. Bij de vorige MB Trac noeterden we maar liefst tien dB(a) meer!

Ook het in- en uitstapgemak (door het linker portier) is door de grote 'rechte' deuren groot. Het rechter portier dient alleen als nooduitgang. De rechte deuren maken het mogelijk om, evenals bij een personenauto, met een slinger de ruiten open te draaien.

In de cabine is veel ruimte; een eventuele bijrijder heeft een prima plaats.

De capaciteit van verwarming en de luchtverversing zijn voldoende; er is een vijfstanden-dakluik. Het zicht vanuit de cabine naar voor- en zijkant is goed. Onder het gemiddelde (vanwege de grote afstand) is het zicht op hef en wagentrekhaak. Slecht is het zicht op kipperknobbel en zwaaiende trekhaak.

Door de grote afstand tussen stoel en achterkant van de trekker is het uiteraard ten enen male uitgesloten om een werktuig rechtstreeks met de hand te kunnen bedienen. Overal is de een of andere vorm van afstandsbediening voor nodig.

Veel reservoires

Door de afwijkende constructie met een aparte voor- en achteras heeft de MB Trac veel oliereservoirs: er zijn er al zes voor eindvertragingen en differentiëlen. De verversingstermijnen die Mercedes Benz voorschrijft, zijn gelukkig lang. Dat is maar goed ook, want vrij veel verversingshandelingen zijn omslachtig tot zeer omslachtig. Bij voorbeeld de vulannex niveauplug van het vooras-differentieel; daarvoor moet eerst een stabilisatiestang worden losgenomen. Ook een aantal vetnippels valt wat bereikbaarheid betreft onder de noemer 'slecht'.

Duidelijk positief scoort de MB

Trac met de bereikbaarheid van de vuldop van de dieselloletank (120 liter inhoud) en met het doordachte omhoog scharnieren van de complete motorkap. Enthousiast zijn we ook over het instructieboekje. Dat hoort duidelijk tot de betere.

Tot het dagelijks onderhoud van deze trekker behoort het aftappen van condenswater uit de twee luchtketels. 's Winters moet dit luchtsysteem apart worden beschermd tegen vorst. De algehele afwerking van de trekker is goed. Eén (min)punt: de zwarte lak op trekhaken en hef springt er vrij gemakkelijk af.

De banden-kwestie

Een 12.4 R 28 van Michelin heeft volgens de bandenfabrikant (en volgens MB Trac) een draagvermogen van 1.450 kg bij 1,6 bar en een snelheid tot 40 km per uur. Voor zowel voor- als achteras betekent dat dus een draagvermogen van 2.900 kg.

In de uitvoering zoals wij de trekker hadden (dus met fronthef), rust er op de vooras 2.270 kg en op de achteras 1.560 kg. Voor de achteras is er dus (zuiver theoretisch bekeken) een reserve van 1.340 kg; voor de vooras is dat 630 kg. Een drieschaarwentelploeg in de hef (2.000 kg plus gewichtsoverdracht van de vooras) betekent dat het draagvermogen van de banden al gauw met 100 procent wordt overschreden.

We willen hiermee aangeven dat kleine banden (theoretisch) hun beperkingen hebben. Dat de praktijk hier blijkbaar weinig van merkt (of niet wil merken), is een ander verhaal.

De perfecte gewichtsverdeling van de MB Trac (in onbelaste toestand 3/5 op de vooras) zorgt ervoor dat hij met een werktuig in de hef zijn vermogen zeer goed op de grond kan overbrengen. Hij presteert daardoor meer dan je gezien motorvermogen en bandengrootte zou vermoeden.

Met zijn lengte van 455 cm (zonder fronthef) is deze trekker zo'n driekwart meter langer dan zijn collega's in deze klasse. De bodemvrijheid beperkt zich tot 31 cm. Het frame van de zwaaiende trekhaak-kipperknobbel is daar aan schuld. □

Samenvatting

De MB Trac is door zijn vier even grote wielen, de cabine middenop en zijn afwijkende gewichtsverdeling een 'andere' trekker. 'Anders' wil echter niet zeggen, dat hij voor normaal werk ongeschikt zou zijn. Het tegendeel is eerder waar; naast het normale werk kan hij nog het een en ander extra. Het hangt daarbij van de aard van uw bedrijf af of u voor dat extra ook extra geld over heeft. Het staat namelijk buiten kijf dat de MB Trac 700 een dure trekker is. Met zijn f 105.090 in de uitvoering zoals wij hem testten, komt hij op f 2.100 per kW. Dat is zo'n f 170 per kW duurder dan de tot nu toe duurste in deze categorie, de Fendt 305. Daarbij dienen we wel te vermelden dat bij de MB Trac fronthefinrichting en -aftakas in de prijs zijn begrepen.

Maar hoe je het ook wendt of keert, de MB Trac is duur. Voor die diepe tast in de geldbuidel krijgt u veel comfort, veel toepassingsmogelijkheden en veel kracht. Dat laatste is ontegenzeggelijk waar. De verhoudingsgewijs kleine banden weten door gunstige gewichtsverdeling al geen ander het motorvermogen op de grond over te brengen.

Het meest duidelijke minpunt van deze trekker, naast de prijs, de grote draaicirkel. Dat komt door de wendbaarheid van de trekker niet ten goede. Ook is de MB Trac 700 voor zijn vermogensklasse nogal lang en hoog.

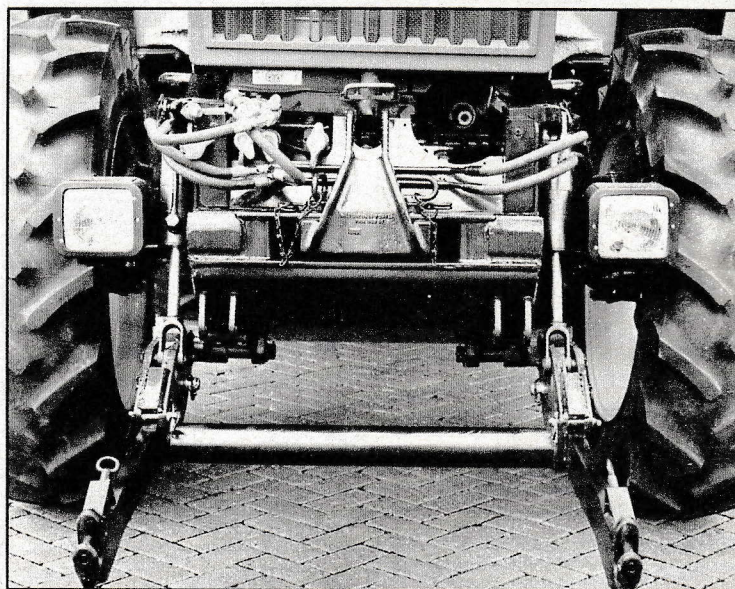
Maar voor iemand die veel op de weg zit, veel hectares moet sproeien en/of veel gebruik maakt van de fronthef, is deze trekker zeker het overwegen waard. □

In het kort

- + gesynchroniseerde versnellings- en groepenpook
- + standaard berekend op fronthef
- + onder belasting in- en uitschakelbare differentieel sloten en voorwielaandrijving
- + zeer groot rijcomfort

- + gunstige gewichtsverdeling
- gecompliceerde transmissie
- grote draaicirkel
- (theoretisch) beperkt draagvermogen van de banden

Testers: Willem C. Angenent en Henk Beunk



De MB Trac is van huis uit berekend op gebruik van fronthef en -aftakas. De meerprijs voor deze beide voorzieningen kan daardoor beperkt blijven tot f 4.000. De beide dubbelwerkende hefcilinders worden gevoed vanuit het buitenwerkende circuit. Door het verwisselen van de beide trekstangen (of zijn het in dit geval duwstangen?) ontstaat er breedtecategorie 1