



De ruimte in de (opbouw)cabine is beperkt; voor een bijrijder is er geen plaats. De cabine-rand om de motorkap beperkt enigszins het zicht op de voorwielen. Dit is een van de weinige punten waaraan je kunt merken dat het hier een opbouwcabine betreft. Voor het overige zit hij er zeer netjes op. Boven voorin bevinden zich twee opbergvakken. Daarin is onder andere plaats voor een radio

het valt er gemakkelijk in. Het slot komt er weer uit zodra beide achterwielen gelijk grip hebben.

Voor zowel differentieelslot als de voorwielaandrijving brandt een duidelijk waarschuwingslampje.

De achterwielen staan op een breedte van 136 cm. via de verstellvelgen zijn er nog zeven andere mogelijkheden. 150 cm is daar niet bij; het dichtst in de buurt komt 154,5 cm. De voorwielen hebben een spoorbreedte van 140 cm. Daar is ook 128 of 152 cm van te maken.

De aandrijflijn naar de voorwielen ligt prima beschermd onder de trekker. Er is nergens een draaiend deel te ontdekken. Dit in tegenstelling tot de achterassen. Die steken maar liefst 20 cm uit het ashuis (uit de trompet). Daar is een aanzienlijke kans op wikkelen.

### Trekhaken

De wagentrekhaak met snelverstelling (Nederlands fabrikaat) heeft acht standen: van 42 tot 84 cm boven de grond. Om de bovenste standen te kunnen benutten en om hem uit het frame te kunnen nemen, moet de topstang worden verwijderd. Met de trekhaak bovenin is de verlengde trekpen vanuit de cabine bereikbaar. Het zicht op de haak in alle standen is goed. Gatenbalk, zwaaiende trekhaak, kipperknob-

hebben wij in de korte tijd dat we de trekker hadden niet kunnen ontdekken. Het kon wel eens zijn nut bewijzen bij een noodstop: bij intrappen van de koppeling stopt dan ook de aftakas.

Van het motorvermogen van 44 kW bij 2.500 toeren is bij 540 aan aftakas (2.300 motortoeren) nog 32,3 kW over. Dat komt neer op een verlies van maar liefst 27

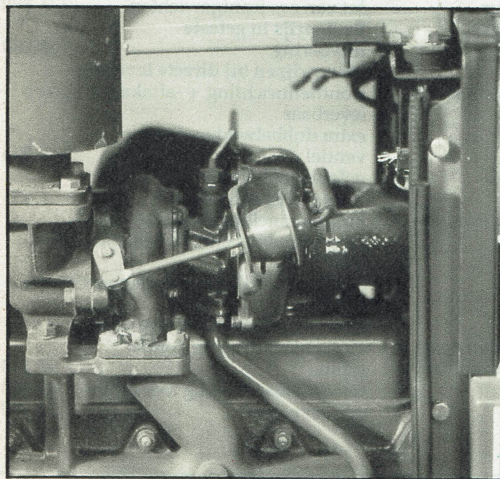
procent; dat is erg veel. Het betekent dat er tussen motor en aftakas een kwart van het vermogen verloren gaat.

### Voor- en achteras

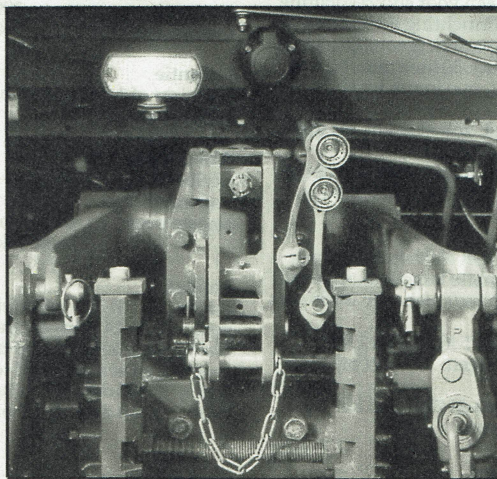
Het inschakelen van de voorwiel-aandrijving vindt plaats via een hendel linksonder. Daarvoor moet de bestuurder zich ver buk-

ken. Met een beetje kracht lukt het inschakelen als er al slip is. Voor het uitschakelen moet de verbinding echter spanningsvrij zijn. als u al op de verharde weg zit, kan dat betekenen dat u een eindje terug moet.

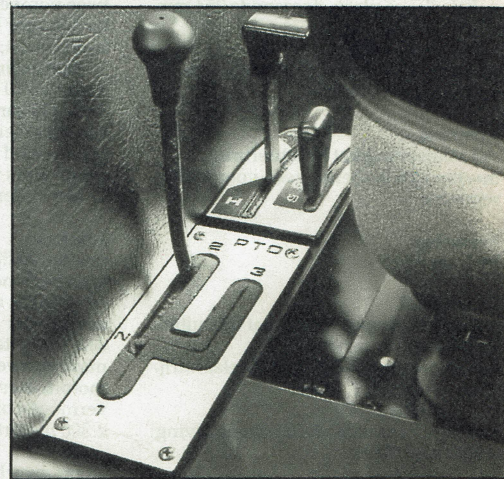
De vooras heeft geen differentieelslot. Achter is zo'n slot er uiteraard wel. Het wordt bediend met de hak van de rechervoet en



De turbo-compressor van de Shibaura heeft een zogenaemde „waste-valve” (Engels voor ontlastklep). Als de druk in het inlaatdeel (rechts) te hoog oploopt, opent deze via het stangetje voorlangs een klepje in het uitlaatdeel (links). Een deel van de uitlaatgassen gaat dan rechtstreeks naar buiten zonder eerst het turbinewiel aan te drijven



De Shibaura is de eerste trekker in onze test met een achteruitrijlamp. Die gaat branden (ook als de versnellingspook in neutraal staat) zo gauw de achteruit wordt geschakeld. Dit is handig bij het aankoppelen van werktuigen. Het informeert ook iemand die achter de trekker staat over de bedoelingen van de bestuurder



De drietoerenschakeling van de aftakas. De cijfers 1, 2 en 3 komen overeen met respectievelijk 540, 750 en 1.000. De hendels op de achtergrond zijn van de transmissie: links de groepschakeling en rechts de keuzemogelijkheid voor „gewoon” of „langzaam”. De hendels zijn evenals alle andere hendels door hun vorm „gevoelsmatig” gescheiden