

Boerderij-Trekkertest

MB Trac 800

De eerste alternatieve trekker in de Trekkertest, zo zouden we de MB Trac 800 willen noemen. Het woord alternatief heeft daarbij onder andere betrekking op de gewichtsverdeling. Bij de MB Trac 800 (motorvermogen 55,7 kW) rust namelijk meer gewicht op de voor- dan op de achteras.

door Henk Beunk

De MB Trac is afkomstig uit Gaggenau, uit het Westduitse Mercedes-concern. De MB Trac is het landbouw-vervolg op de Unimog; die laatste bleek voor écht boerengebruik te weinig houvast te bieden.

Unimog en MB Trac samen hebben in West-Duitsland een marktaandeel van acht procent. In Nederland ligt het, maar dan voor de MB Trac alleen, rond de één procent.

Motor

De MB Trac 800 beschikt als krachtbron over de Mercedes OM 314, een traditioneel type motor: een lange slag, geen turbo-compressor en een vrij hoog brandstofverbruik. Een motor die als voordeel heeft dat de stijgingsfactor van het koppel (0,50) bijzonder goed is.

Het starten van de MB Trac is goed beveiligd. Naast het (gebruikelijke) intrappen van de koppeling, moet ook de aftakshendel in neutraal staan. Een prima voorziening vinden wij. Voor starten in koude winters is er „thermostart“: er wordt dan ether in het luchtinlaatsysteem gespoten.

Het stilzetten gebeurt door middel van het naar je toetrekken van de handgashendel. Niet zo geslaagd. Handig is wel, dat bij het starten en daarbij tegelijkertijd intrappen van het voetgas (zoals de meeste mensen het doen), het handgas automatisch in de stand stationair komt te staan. Bij loslaten van het voetgas wordt je dan niet geconfronteerd met een motor die weer afslaat.

Koppeling

De dubbele koppeling grijpt soepel aan. De plaat voor de versnellingsbak (de andere is voor de aftakas) wordt langs hydraulische weg bediend. Het pedaal is zelfnastellend en zit iets naar links ten opzichte van het linkerbeen. Storend is dat nauwelijks.

De kracht die nodig is om het pedaal in te trappen is gering. Het pedaal heeft een rubberen geprofileerde bekleding; desondanks is er een zekere kans dat de voet er af slipt.

Versnellingsbak

De MB Trac beschikt over een versnellingspook met vier versnellingen. Deze zijn te gebruiken in drie groepen (veld, transport en achteruit). Per keuzemogelijkheid is er een hoog-laag. Daarnaast is er een kruipgroep met vier versnellingen vooruit en vier achteruit. Het totaal aantal versnellingen komt daarmee op 20 vooruit en 12 achteruit.

Zowel de versnellingen als de groepen (behalve de kruip) zijn gesynchroniseerd en dat schakelt prima. Nog tijdens de beweging vooruit is de achteruit al in te schakelen. Ook de plaats van de poken, op de kruiphendel na, is

De kans op een schakelfout is gering, omdat het (logische) H-patroon boven op de poken is afgebeeld. De achteruitgroep zit tegenover de veldgroep en het snelheidsverschil daartussen is gering, zeker als tegelijkertijd de hoog-laag wordt bediend. Ondanks de vele vooruitversnellingen zit er rond de zes km/h toch nog een gat van zo'n 1,5 km.

In de vierde versnelling van de transportgroep met de hoog-laag in de stand snel en op de 13.6 R 28 achterbanden die wij hadden, rijdt de trekker dik 40 km per uur (de tabel is gebaseerd op de iets kleinere 14.9 R 24 banden). Zo'n snelheid in combinatie met een zwaar beladen, slecht beremde en ongeveerde kipper stemt tot nadenken.

Remmen

De 800 remt vierkant, dat wil zeggen op alle vier de wielen. De

komt (normaal acht bar). De trekker komt dan of niet meer weg of acuut tot stilstand.

Onze trekker was als extra voorziening van een hydraulische volgwagenberemming.

Bijzonder aan de MB Trac is dat hij maar één rempedaal heeft. De bestuurder remt dus te allen tijde op alle vier wielen. Met veel gewicht op de vooras heeft afzonderlijk remmen van de achterwielen ook geen zin. Op de plaats van dat andere rempedaal zit nu het voetgas. Die plaats is zeer geslaagd. Het handgas daarentegen — rechts naast het instrumentenpaneel — zit te ver weg.

Besturing

Als eerste in onze test, maar niet standaard, heeft de MB Trac een draaiknop aan het stuur. Op het niet verstelbare stuurwiel werkt dat gemakkelijk. De draaicirkel is groot: met ingeschakelde vierwielaandrijving noteerden we ruim 13 meter. Daarbij hoort wel de opmerking dat de spoorbreedte 150 cm bedroeg. Zou die groter zijn, dan draait de trekker scherper. Zo'n opmerking is echter alleen maar interessant voor een veehouder.

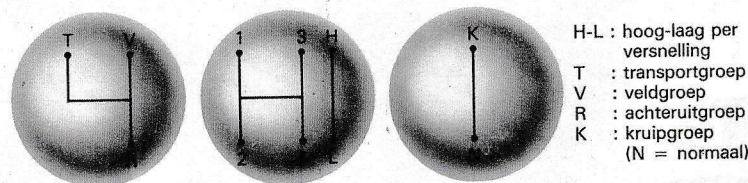
Elektriciteit en verlichting

De MB Trac 800 heeft twee koplampen in de neus. Onze versie had er twee extra in de dakrand. Die moet u bedienen via een schakelaar onder het instrumentenpaneel. Wij vragen ons af, waarom die zo'n vreemde plaats heeft gekregen. Voor de werkverlichting achter zijn twee lampen aangebracht bovenin de cabine.

Hefinrichting

Met een maximale hefkracht tussen de kogels van 3.330 deca-Newton (zo'n 3.400 kg) scoort de MB Trac heel acceptabel. Die hefkracht kan hij echter maar op een punt aan de dag leggen. Door het gehele traject, dus als een werk-

Schakelpatroon



zeer geslaagd.

Met de hoog-laag (éénvierde sneller of éénvijfde langzamer) is het goed werken. De schakelaar zit op de versnellingspook en is onder het rijden in de gewenste stand te zetten. Op het moment dat de bestuurder dan de koppeling intrapt, wordt de schakeling pneumatisch „geactiveerd“.

Bij werkzaamheden waarbij de trekker licht trekt of snel rijdt, werkt dat prima. Bij ploegen daarentegen of zwaar cultivatorwerk staat de trekker stil voordat de schakeling pakt. Dat is jammer want bij dat soort werkzaamheden is voortgang gewenst.

bediening geschiedt hydraulisch met een luchtdrukbevestiging. Door deze combinatie voelt het pedaal wat sponsig aan. Dat is even wennen. Het remvermogen is echter prima en de wielen blokkeren daarbij niet.

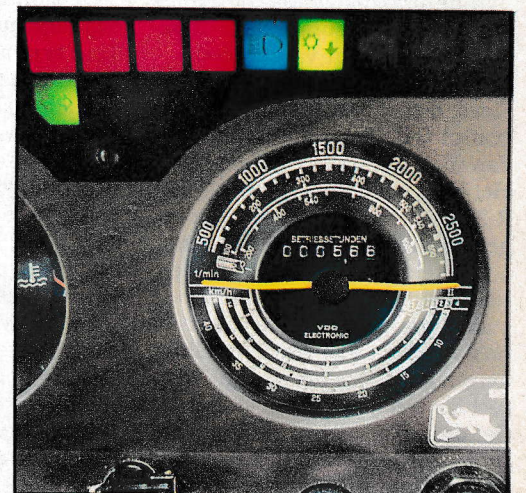
Ook de handrem doet wat hij moet doen. De bediening is simpel: alleen een hendeltje omzetten. De luchtdruk valt dan weg en veerremcilinders drukken de remblokken op de schijven. Zo gauw de luchtdruk er weer op komt (de handrem er af) trekt een membraan de veer terug. Dit systeem dient ook als beveiliging als de luchtdruk onder de 5,5 bar

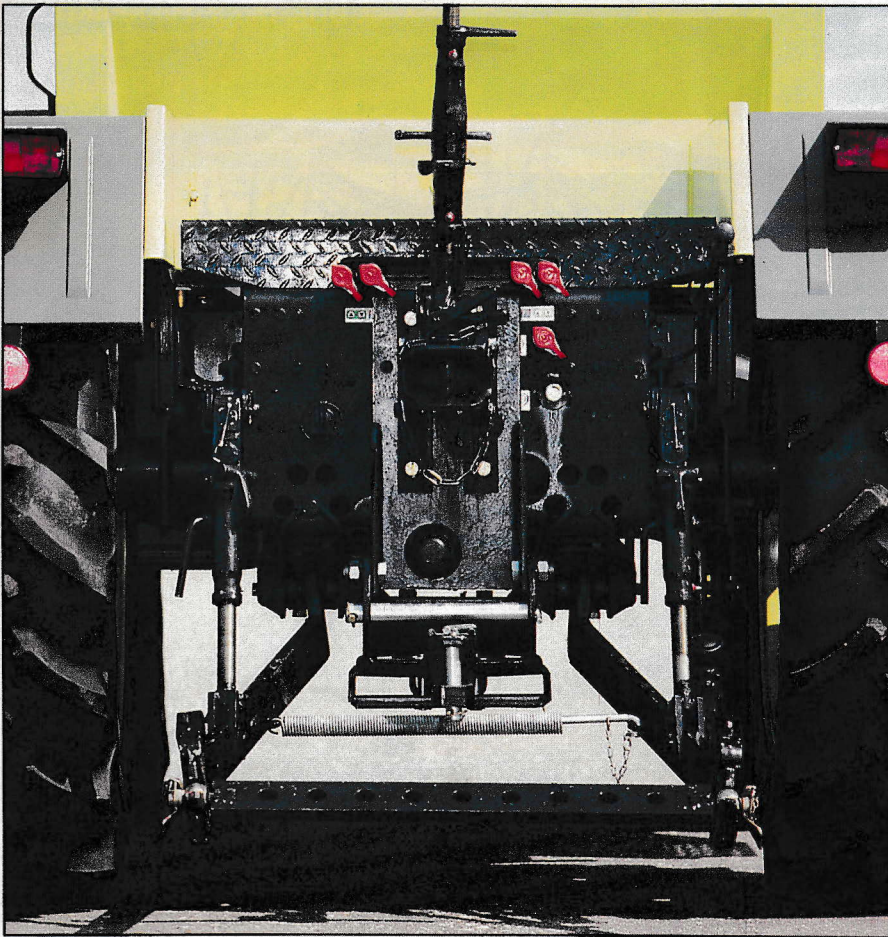


Rechts: De vorm van de MB Trac wijkt duidelijk af van van die van de standaardtrekker. De plaats van motor en cabine (motor vòòr de cabine) is weliswaar traditioneel, maar doordat ze over naar voren zijn geplaatst, ontstaat er boven de achteras een extra laadruimte. Deze wordt vaak gebruikt voor de opbouw van een spuitmachine. Er ontstaat dan een voertuig met een ideale gewichtsverdeling



Op de toerenteller wordt aangegeven op welk punt de 1.000-toeren aftakas 540 toeren draait. Dat is handig bij aftaksaangedreven werktuigen die maar weinig vermogen vragen (een kunstmeststrooier bij voorbeeld). De trekkerbestuurder kan dan op brandstof besparen. Voor zwaardere werktuigen is deze handelswijze niet geschikt, omdat het 540-punt aan de verkeerde kant van maximum koppel ligt.





Met de 13.6 R 28 banden op een breedte van 150 cm, steken velgbolling en achterspatbord nogal ver buiten de band uit. Bij manoeuvreerwerk is dat wel iets om rekening mee te houden. Beide hefstanden zijn eenvoudig in lengte verstelbaar en dat werkt gemakkelijk. De WKS-snelkoppelingen op de hef en de zwaaiende trekhaak plus kipperknobbel behoren niet tot de standaarduitvoering

zich bij onze trekker erg moeilijk bedienen. Met de „derde“ hendel daarentegen was het weer goed werken. Deze hendel schakelt of de achteraftakas, of de frontaftakas (indien gemonteerd) of beide. Er zit ook een nulstand op en die moet zijn ingeschakeld om de trekker te kunnen starten. Een prima veiligheidsvoorziening.

Jammer is het dat de toerenteller nogal afwijkt. 540 op de teller is in werkelijkheid 580 toeren en 1.000 op de teller geeft 1.120 aan de aftakas.

De afstand tussen de aftakas en de kogels van de trekstangen bedraagt 68 cm. Dat is vrij veel. Gemiddeld zit deze afstand zo rond de 60 cm. Als de andere trekker op uw bedrijf op 52 cm zit (ook acht vanaf het gemiddelde) dan kunnen er bij het uitwisselen van werktuigen problemen ontstaan met de lengte van de aftaktussen-as.

Voor- en achteras

Bij de MB Trac zijn voor- en achteras precies identiek, met dat verschil uiteraard dat de vooras bestuurbaar is. Zowel voor- als achteras worden vanuit de motor-versnellingsbak met een lange as aangedreven; dit in tegenstelling tot een standaardtrekker waarbij dat alleen met de vooras gebeurt.

De differentieel sloten in beide assen worden gelijktijdig via luchtdruk in werking gesteld. Het uitschakelen gebeurt met veerdruk. Bij „spanning“ op de sloten kan het voorkomen dat de schakelaar en het controlelampje uit zijn, terwijl de sloten er nog in zitten. Ook bij de uitschakeling van de voorwielaandrijving doet zich dat euvel voor.

Bij die voorwielaandrijving merk je ook weer dat de MB Trac „anders“ is. Bij een standaardtrekker schakel je de voorwielaandrijving namelijk in onder moeilijke omstandigheden. Bij de MB Trac daarentegen heb je ook onder normale veldomstandigheden al de behoefte de voorwielen er bij te schakelen. Dit komt omdat de achterwielen verhoudingsgewijs klein zijn en er weinig gewicht op rust. Daardoor gaan ze vrij snel „krabben“. Met de voorwielaandrijving erbij is dat probleem er niet.

Doordat er geen voorrijling is, wordt het vermogen dan zeer ef-

de stuurventielen en een extra retour; aan de voorkant zit hetzelfde.

Alle vier stuurventielen zijn ook enkelwerkend te gebruiken. Om bij de vier bedieningshendels, die rechts naast de bestuurder zitten, geen verwarring te laten ontstaan, zijn zowel de hendels als de aansluitingen gecodeerd met duidelijk gekleurde stickers met symbolen.

De hendels laten zich prima bedienen en blijven (tot een druk van 150 bar) uit zichzelf in de gekozen stand staan. De koppelingen zijn niet beveiligd op trekbelasting.

Aftakas

De achteraftakas zit iets uit het midden van de trekker. Bij het maken van bochten met getrokken aftakasaangedreven werktuigen, zal dat links- en rechtsom een verschillende draaicirkel geven.

De aftakaskoppeling (een enkele droge plaat, de helft van de dubbele) wordt met luchtdruk in werking gesteld. De bediening is eenvoudig en ook bij werktuigen die veel vermogen vragen, goed te doseren.

De hendel waarmee de voor-schakeling 540 of 1.000 wordt bediend, links onder de stoel, liet

baar. Aan de afstandsbediening voor de hef valt het een en ander te verbeteren. Het is uiteraard wel fijn dat zo'n voorziening standaard aanwezig is.

De topstang heeft vier goed bruikbare bevestigingsmogelijkheden en twee minder goed bruikbare. Al met al ruim voldoende. De bedieningshendels voor de hef zitten rechts naast de bestuurder en laten zich, als je ze eenmaal in de hand hebt, goed bedienen. Deze omschrijving gebruiken we omdat het vinden van de hendels op de tast wat moeilijk is. Ze hebben namelijk precies dezelfde vorm als die van de hydrauliek.

De frontheffinrichting die je eigenlijk automatisch op een MB Trac verwacht, was door de importeur niet gemonteerd. Ook de frontaftakas was niet aangebracht. Daardoor bleef voor de MB Trac de kans liggen om zich nog duidelijker van standaardtrekkers te onderscheiden.

Hydrauliek

Dat de MB Trac afwijkt van andere trekkers blijkt ook bij het hydraulisch systeem. De 800 is namelijk onze eerste trekker met zowel voor als achter hydraulische aansluitingen. Voor de achterkant zijn er twee dubbelwerken-

tuig vanaf de grond helemaal omhoog moet, bedraagt de hefkracht 2.560 daN (ruim 2.600 kg). Daarmee zit hij iets onder gemiddeld.

Bij de MB Trac is er echter het probleem dat hij zijn hefkracht vanwege de kleine achterbanden niet optimaal kan benutten. De 13.6 R 28 achterbanden hebben bij 1,5 bar en een snelheid tot 40 km/h een draagvermogen van 1.500 kg per band. Voor de achteras als geheel is dat dus 3.000 kg. Op die as rust al 1.720 kg van de trekker zelf. Voor een werktuig in de hef blijft dus, als u zich aan de voorschriften wilt houden, 3.000 - 1.720 = 1.280 kg over.

In de praktijk zal dat nog minder moeten zijn omdat er ook gewichtsoverdracht van de voor naar de achteras plaatsvindt. Hoef je niet te transporteren en pompt u in de banden harder op, dan mag het weer wat meer zijn. Het blijft echter zo, dat er bij 13.6 R 28 achterbanden maar weinig gewicht in de hef mag hangen.

De trekkrachtregeling van de hefinrichting loopt via de trekstangen en deze laatste waren bij ons voorzien van snelkoppelingen; zo zien we het graag. De rechter trekstang heeft stabilisatie, de linker niet, maar is tegen meerprijs leverbaar. De daalsnelheid van de hefarmen is regel-



De bestuurdersstoel van de MB Trac is uit het midden geplaatst. Dit heeft tot gevolg dat het zicht op het rechter voorwiel beter is dan op het linker. Een ander gevolg is, dat de MB Trac als één van de weinige landbouwtrekkers beschikt over een riante bijrijderszitting. De rechterdeur is door de plaats van de bedieningshendels voor het normale in- en uitstapwerk niet geschikt

instapt. Deze voorziening plus de geveerde vooras plus de bestuurderszitplaats die zich midden tussen de beide assen bevindt, maken dat het rijcomfort op hoog niveau staat. Daaraan wordt wat afbreuk gedaan door het geluidsniveau in de cabine. We noteerden 87 dB(a) en dat is eigenlijk te veel. Bij geopend dakluik loopt het op naar 88,5 dB(a).

Dat dakluik heeft maar liefst vijf standen. Het kan open naar voren, naar achteren, naar opzij of in zijn geheel. De bestuurder kan dus zelf bepalen welk geluid hij het liefste hoort: van de motor of van het werktuig. De verversing van de cabinelucht verloopt verder via twee kanalen met in totaal tien uitstroomopeningen: zes bovenin de cabine en vier onderin. Twee ventilatoren ondersteunen deze luchttoevoer en alle lucht wordt vooraf gefilterd.

De ramen in de beide deuren zijn, net zoals bij een auto, met een slinger en dus traploos te openen. De achterruit is van het schuif-type en dus ook traploos. Een extra stuurventiel of een elektrische bedieningseenheid moeten door deze geopende achterruit naar binnen. Er zijn daarvoor geen speciale voorzieningen getroffen.

De buitenspiegels zitten op de goede plaats (aan de cabinestijlen) en ze zijn door de geopende portieramen in te stellen. Omdat de bestuurdersstoel uit het mid-

ficiënt op de grond overgebracht. Het brandstofverbruik komt daardoor in een ander (positiever) licht te staan.

Trekhaken

De wagentrekhaak heeft de beschikking over vier hoogtestanden. U moet dan wel eerst de top-

stang verwijderen, want deze zit bevestigd in hetzelfde frame. De zwaaiende trekhaak heeft naast midden, links en rechts ook nog een extra lengtestand.

Hij moet worden verwijderd of worden omgedraaid (met de lip naar beneden) om de kipperknobbel te kunnen gebruiken. Gebruik maken van die laatste

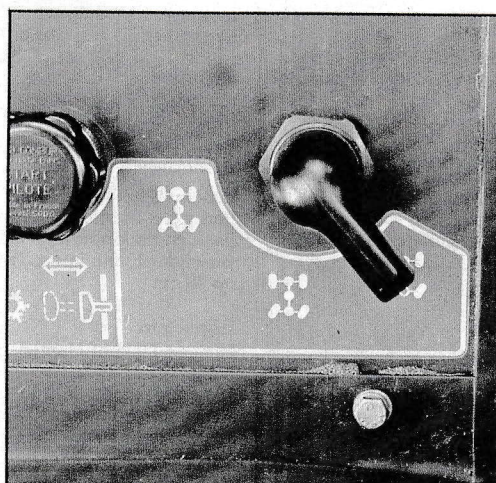
dient bij de MB Trac met mate te gebeuren, zeker als u snel wilt rijden. De kleine achterbanden zijn namelijk vrij snel aan hun maximumdraagvermogen.

Cabine

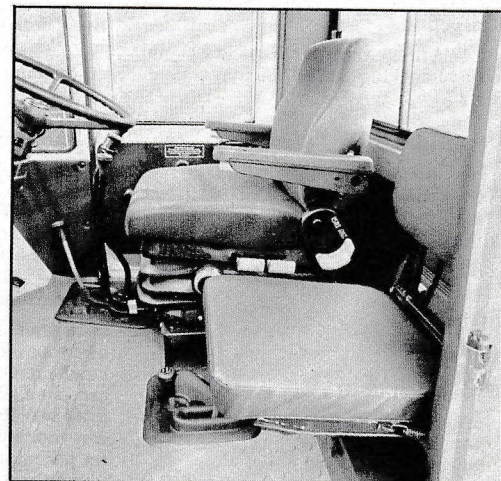
De cabine staat geveerd op het frame; dat voel je duidelijk als je



Op de versnellingspook zit een aparte schakelmof voor de hoog-laag. Deze is onder het rijden te bedienen en wordt „geactiveerd” op het moment dat de bestuurder de koppeling in-trapt. Zowel de versnellingspook als de links er naast staande groepspook laten zich prima schakelen. Dit is een gevolg van de goede plaats, het logische patroon en de goede synchronisatie, ook van de achteruit



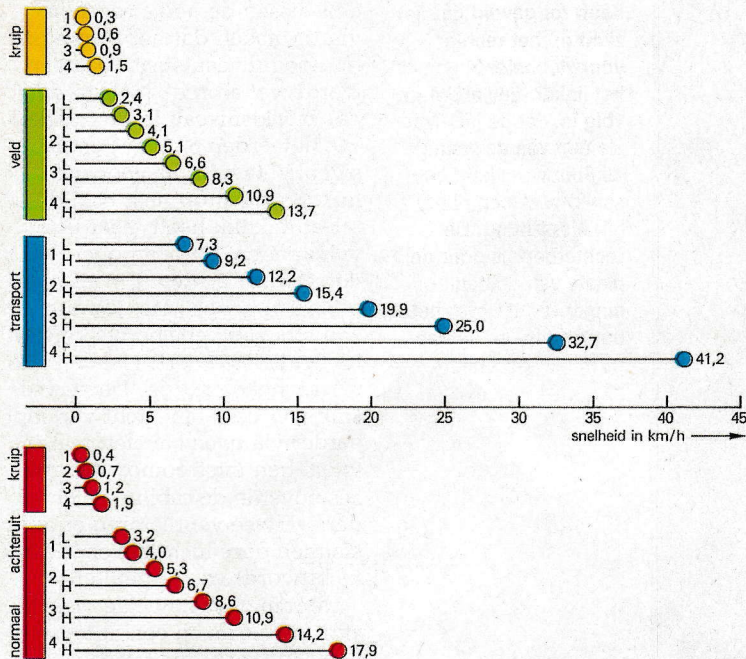
Inschakelen van de voorwielaandrijving en de differentieelsloten, gebeurt met behulp van deze schakelaar. In de afgebeelde stand is er alleen aandrijving via de achterwielen. De middelste stand geeft vierwielaandrijving en in de linkerstand zijn de differentieelsloten in de beide assen ingeschakeld. Dit is het gemakkelijkste systeem van in- en uitschakelen dat we tot nu toe zijn tegengekomen



De MB Trac heeft een echte bijrijderszitting: comfortabel en ruim. De bestuurdersstoel is van het merk Isri (uit het Westduitse Iringhausen) en heeft veel stelmogelijkheden. De instap door de linkerdeur is ruim en probleemloos. De rechterdeur dient uitsluitend als nooduitgang. Voor het gewone in- en uitstapwerk is hij, door de plaats van de versnellingspoken, niet geschikt

Technische gegevens MB Trac 800*

Snelheden per versnelling in km per uur bij nominaal toerental (2600 omwentelingen per minuut) en op 14.9 R 24 achterbanden



Motor

merk en type	: Mercedes OM 314
soort	: vier-cilinder viertakt diesel
boring x slag	: 97 x 128 mm
inhoud	: 3780 cm ³
maximum vermogen	: 55,7 kW bij 2.600 omwentelingen per minuut
specifiek vermogen	: 68 cm ³ /kW
maximum koppel	: 248 Nm bij 1.500 omwentelingen per minuut
koppel bij maximum vermogen	: 205 Nm
stijgingsfactor van het koppel	: 0,50
merk en type brandstofpomp	: Bosch, lijn
specifiek brandstofverbruik	: 250 gram per kW per uur bij maximum vermogen
luchtfilter	: droog
soort koeling	: vloeistof

Koppeling

dubbele droge plaat, doorsnede 295 mm voor versnellingsbak en 280 mm voor aftakas

Versnellingsbak

merk Daimler Benz; 20 versnellingen vooruit en 12 achterruit

Remmen

rondom schijfremmen in de wielen

Besturing

hydrostatisch

Draaicirkel (test)

ongeremd en gemeten vanaf de buitenkant van het voorwiel zonder ingeschakelde vierwielaandrijving: rechtsom 12,95 m linksom 12,80 m
met ingeschakelde vierwielaandrijving: rechtsom 13,50 m linksom 13,35 m

Elektrisch systeem

12 Volt; capaciteit accu 110 Ah; capaciteit dynamo 55 A; vermogen startmotor 3,0 kW

Hefinrichting

categorie 2; trekkrachtregeling via de trekstangen maximum hefkracht: 3.330 daN = 3.400 kg (OECD) hefkracht door het gehele traject: 2.560 daN = 2.610 kg (OECD)

Hydrauliek

twee pompen; één voor hefinrichting en buitenwerkend circuit, capaciteit 42 liter per minuut bij een druk van 160 bar (test) één voor stuurinrichting, capaciteit 16 liter per minuut bij een druk van 100 bar vier dubbelwerkende ventielen, ook enkelwerkend te gebruiken hoeveelheid olie voor buitenwerkend circuit: 15 liter

Aftakas

onafhankelijk, met pneumatisch bediende enkele plaatkoppeling één aftakas; doorsnede 35 mm met zes spiebanen, schakelbaar op 540 en 1.000 toeren

maximum vermogen: 51,0 kW bij 2.600 motortoeren (OECD)
vermogen bij 1.000: 49,4 kW bij 2.300 motortoeren (OECD)
vermogen bij 540: 48,9 kW bij 2.300 motortoeren

Voor- en achteras

achter en voor: portaalassen voorwiel-aandrijving onder belasting inschakelbaar; géén voorrijling differentieelsloten in voor- en achteras worden gelijktijdig ingeschakeld

Banden

voor en achter: Michelin 13.6 R 28 maximale asbelasting op banden zoals vermeld, bij een druk van 1,5 bar en een snelheid tot 40 km per uur voor en achter: 3.000 kg spoorbreedte voor en achter: 150 cm voor en achter ook instelbaar op 160 en 170 cm NB De trekker op de openingsfoto is niet voorzien van standaardbanden, maar van zogenoemde Terra tires

Geluidsniveau

in cabine : 87 dB(a) bij onbelast stilstaande trekker met vol motortoerental (test) omgeving : 84 dB(a), Imag no. 483-77b

Gewicht in standaarduitvoering (test)

op vooras : 2.140 kg (= 55 %)
op achteras : 1.720 kg (= 45 %)
totaal : 3.860 kg
specifiek gewicht : 69 kg/kW

Inhoud

motorcarter : 9 liter
versnellingsbak : 6,5 liter
differentieel achter : 2 liter
eindvertragingen achter : 2 x 0,3 liter
differentieel voor : 2 liter
eindvertragingen voor : 2 x 0,3 liter
hydrauliek
hydrauliek extern : 28 liter
brandstoftank : 120 liter
koelsysteem : 16,5 liter

Verversingstermijn

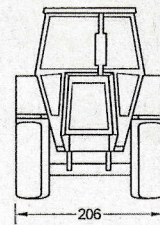
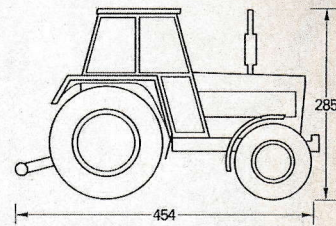
motorolie : 300 uur
hydrauliek : 1.800 uur of eenmaal per jaar
overige reservoirs : 1.200 uur of eenmaal per jaar

Afmetingen

bodemvrijheid 37 cm; het laagste punt vormt het frame van de zwaaiende trekhaak en de kipperknobbel. Wordt dat verwijderd, dan komt de bodemvrijheid op 48 cm

Importeur

Hoegen Dijkhof Handelsmaatschappij bv, Keppelseweg 20-26, 7001 CG Doetinchem. Tel.(08340) 2 59 41.



Eigen vestigingen: 3
Aantal dealers: 23

Prijzen

Brutoprijs in standaarduitvoering (exclusief btw) f 92.940
inclusief 13.6 R 28 banden
twee dubbelwerkende stuurventielen

Meerprijs

twee dubbelwerkende stuurventielen f 1.280
extra retour voor f 80
extra retour achter f 210
draaiknop aan stuurwiel f 35
verstelbare velgen f 1.240
kruipversnellingen f 1.915
40 km/h f 55
snelkoppelingen op de hef zwaaiende trekhaak + kipperknobbel f 1.525
hydraulische volgwagenberemming f 1.080
werkverlichting achter f 230
afleveringskosten f 1.000
tectyleren f 350

Brutoprijs in geteste uitvoering (exclusief btw) f 102.465

Meerprijzen bij directe levering

(exclusief btw)
fronthefinrichting + aftakas f 4.050
extra dubbelwerkend regelventiel zie boven
volgwagenberemming zie boven
frontgewichten set van vijf inclusief houder f 2.065
kruipversnellingen zie boven
zwaaiende trekhaak + kipperknobbel zie boven

Opmerkingen importeur

De schakelaar voor de verhoogde koplampen heeft uit veiligheids-overwegingen een „vreemde” plaats gekregen. De handeling — het omschakelen van gewone verlichting naar dakverlichting — zal daarvoor bewust worden verricht. Het OECD-rapport geeft voor het geluidsniveau in de cabine 84 dB(a) op. Mocht de hoogte van de trekker een bezwaar zijn, dan is er van de MB Trac 800 ook een G-versie; dit type heeft een lagere cabine.

den in de cabine staat, is het zicht op het rechter voorwiel goed, maar op het linker beperkt. Dat laatste geldt ook, omdat de bestuurder zo ver naar voren zit, voor het zicht op de hef en op de wagentrekhaak. Het zicht op de zwaaiende trekhaak en op de kipperknobbel is slecht.

De in- en uitstaptreden aan de cabine zitten recht onder elkaar. Bij het instappen heb je daar geen hinder van, maar bij het uitstappen wel. Een nadeeltje daarbij is ook, dat de eerste trede op 60 cm van de grond zit. Dat is hoog.

Onderhoud

Over het onderhoud aan de MB Trac is goed nagedacht. Dat kun je bij voorbeeld merken als je het filter op de motorkap — voor het reinigen van de cabinelucht — schoon wilt maken. Om dat te kunnen doen, moet je op één van de beide voorbanden gaan staan. Om daar te kunnen komen, hebben de constructeurs van de MB Trac een verzonken handgreep in de motorkap gemaakt. Ook is de koplamp extra zwaar uitgevoerd zodat je er op kunt gaan staan. Er zit zelfs een laagje anti-slip materiaal op.

Dat niet alles rozegeur en maneschijn kan zijn, merk je bij de vul- en niveauplug van het achteras-differentieel. Daar is zeer moeilijk bij te komen. De frequentie van die handeling is echter zo gering (eenmaal per 1.200 uur of eenmaal per jaar), dat we hier niet te zwaar aan willen tilen. Dat geldt ook voor de moeilijk bereikbare smeernippels in de aandrijfassen naar voor- en achteras. Daar hoeft je maar eenmaal per 600 uur bij.

Afgezien van deze beide „kleinigheden“ valt er verder op het onderhoud aan de MB Trac niets aan te merken. Een sterk punt is dat de inhoud van de verschillende reservoirs gering is en dat de erbij behorende verversingstermijnen lang zijn. Dat scheelt weer aardig in de portemonnee.

Maten en gewichten

Naar het motorvermogen dat hij heeft (55,7 kW), is de MB Trac 800 met 3.860 kg een zware trekker. Dit komt tot uitdrukking in het specifiek gewicht. Met 69,3 kg/kW behoort de MB Trac tot de zwaarsten in onze test. Hij zal zijn vermogen dus goed op de

Gebruikerservaring

Bij de lijst met gebruikers die we van importeur Hoegen Dijkhof ontvingen, viel één ding onmiddellijk op: de MB Trac-gebruiker is geen doorsneegebruiker. Er zijn veel loonwerkers bij, terwijl tijdens het bellen bleek dat de boeren-gebruiker vaak een groot bedrijf heeft.

De MB Trac is, vaak naast een standaardtrekker, bewust gekozen. Door veehouders

bij voorbeeld voor de combinatie frontmaaier en opraapwagen. Als de trekker er eenmaal is, blijkt hij meer te kunnen dan de gebruiker had verwacht.

Het doordachte concept van de vierwielaandrijving en de goede gewichtsverdeling maken dat de MB Trac, volgens de gebruikers, op geen enkel front onderdoet voor een normale trek-

ker met vierwielaandrijving. Dat de achterwielen verhoudingsgewijs klein zijn, wordt niet als een nadeel ervaren. Bij lage spanning slijten ze weliswaar redelijk snel en bij hoge spanning wordt de trekker tijdens transport soms iets springerig, maar deze minpuntjes wegen niet op tegen al het positieve van de trekker. Ook de hoge aanschafprijs valt

daarbij volgens de gebruikers in het niet.

Als sterk punt wordt unaniem het bestuurderscomfort genoemd. Minpuntjes komen bij de gebruikers moeilijk over de lippen, maar genoemd werden de draaicirkel en het smeren van de kruiskoppelingen in de aftakaaandrijving. Over het geluidsniveau waren geen klachten.

bodem over kunnen brengen. Daarbij is het wel jammer, dat het via verhoudingsgewijs kleine banden moet gebeuren.

Opvallend is dat de MB Trac een hoge trekker is (285 cm) en een zeer lange. Alle trekkers in onze test tot nu toe schommelden wat lengte betreft rond de vier meter. De MB Trac doet daar nog een halve meter bij.

Samenvatting

De MB Trac is een afwijkende trekker. Dit houdt niet in dat hij a-agrarisch is. De constructeurs hebben juist getracht iets beters te maken (dan de normale trekker): een kruising tussen vierwielaangedreven trekker en werktuigendrager. Gezien de gewichtsverdeling, de frontheft en -aftakas, de derde aanbouwruimte en een 4WD die geen vóórijling nodig heeft, zijn ze hierin geslaagd.

Het is daarom opvallend dat Nederland nogal terughoudend is ten opzichte van systeemtrekkers. Voor wat de MB Trac betreft, zal dat vooral te maken hebben met de kleine achterbanden. Er zullen in Nederland niet veel boeren zijn met een MB Trac als enige trekker. Werkzaamheden als kuilvoersnijden en zwaar transport met een kipper vragen eigenlijk een normale trekker. Wij denken daarom dat de MB Trac vooral kan functioneren naast een normale trekker.

Hij komt dan beter uit de verf naarmate de behoefte aan een „semi-zelfrijdend“ werktuig groter is, bij voorbeeld voor bieten

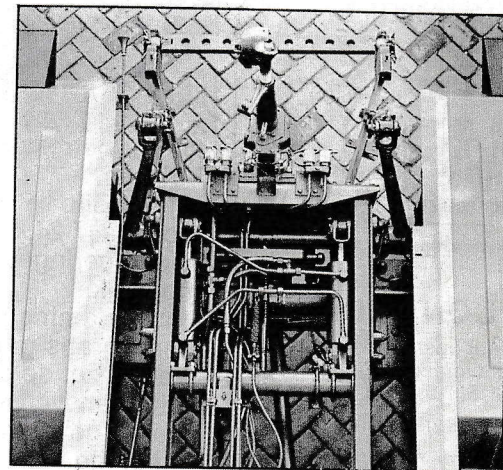
rooien of veldspuiten. De sterke punten van de MB Trac liggen vooral op dit gebied. Wel zijn er vaak aangepaste werktuigen nodig. Dit plus de prijs van de trekker zelf maken dat er voor de aanschaf van een MB Trac flink in de geldbuidel moet worden getast.

In standaarduitvoering komt de trekker op f 1.670,- per kW. Zo'n f 200,- per kW duurdert dan onze vorige „duurste trekker“. Daar komt nog een aantal zaken bij omdat de MB Trac in standaarduitvoering nogal is „uitgekleed“. Als basis voor een zelfrijdend werktuig kan hij deze prijs echter waard zijn, zeker omdat de meerprijs voor frontheftinrichting en

frontaftakas in vergelijking met de concurrentie gering is.

Minpunten van de trekker zijn de grote draaicirkel, het geluidsniveau in de cabine en het niet verstelbare stuur. Ook moet u er rekening mee houden dat de trekker nogal lang en hoog is. Sterke punten zijn het algehele bedieningscomfort, de prima remmen, het eenvoudige onderhoud, de goed doordachte details en de ruimte in de cabine; ook voor een bijrijder is er een goede plaats. □

Testers: Willem C. Angenent en Henk Beunk



Na het wegnemen van de laadvloer komt de achterbrug in zicht. Deze is te vergelijken met de aangedreven vooras van een normale trekker. De as midden in beeld (onderin de foto) is die van de aftakas. De aandrijving van de achteras ligt daar links naast. Geen van beide assen is beschermd. Wel liggen ze beide, door de toepassing van portaalassen, vrij hoog