

liter, heeft turbo-compressor en interkoeling. Hij heeft daardoor aan slechts 54 kubieke cm genoeg voor het leveren van één kW vermogen. Loopt het toerental terug terwijl het handgas op 'vol' staat, dan stijgt het koppel zó snel dat het vermogen in het gebied van 2.200 tot 1.800 toeren gelijk blijft: 140 kW (190 pk) bij 2.200 toeren en 141 kW (192 pk) bij 1.800. Dat verzet tegen terugzakken in toeren tesamen met de powershift-transmissie komt de continuïteit in het werk zeer ten goede. Het koppel, maximaal van 1.600 tot 1.200 toeren, heeft de indrukwekkende waarde van 820 Nm.

De fabrikant stelt dat het brandstofverbruik bij maximumvermogen tussen de 205 en 235 gram per kW per uur ligt. Erg laag, maar omdat de motor is voorzien van turbo-compressor, intercooling en eco-ventilator zou dat kunnen kloppen. We hebben het helaas niet zelf kunnen meten.

### Transmissie

Omdat er powershift is, gebruik je het koppelingspedaal eigenlijk slechts om soepel te kunnen wegrijden en stoppen. Dat het pedaal veel kracht vergt (325 Nm), hindert dus niet zo veel. Hinderlijker is dat de overigens handelbare powershift-hendel vanaf stand acht buiten het directe bereik van de bestuurder komt. Maar verder niets dan goeds over deze vorm van schakelen.

Het handgas zit naast de schakelhendel, een prima plek. Die verdient de plaats van het



Drie dubbelwerkende stuurschuiven met doorstroomregeling zijn standaard, evenals snelkoppelingen op de trekstangen. Op de topstang ontbreekt dit gemak. De spoorbreedte is over een groot traject traploos instelbaar

voetgas niet. Het gaat schuil onder het rempedaal.

### Besturing

Als de voorwielaandrijving is ingeschakeld, is er zo'n 13 meter nodig om in één keer te kunnen draaien. In het andere geval heeft de trekker aan 11,5 meter genoeg. Gezien de enorme voorbanden en het forse formaat van deze achtonner is dat verdraaid weinig.

De besturing gaat vrij licht. Op de weg gedraagt de trekker zich soms wat nerveus.

De stand van de fusees is zodanig dat de voorbanden bij scherp draaien op een harde ondergrond eerder verslijten dan doorgaans het geval is. Die extra slijtage doet zich bij het scherpe wenden ook voor als de voorwielaandrijving niet is ingeschakeld. Wie langer met de banden wil doen, kan er

over denken de stuuruitslag te begrenzen, maar dit vergroot de draaicirkel.

### Remmen

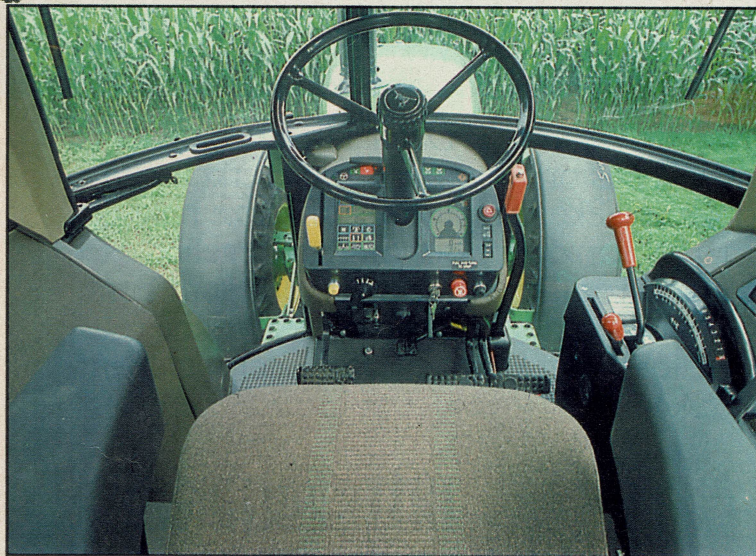
Het remsysteem valt niet los te zien van voorwielaandrijving. Deze laatstgenoemde laat zich op twee manieren inschakelen: 'gewoon' en 'automatisch'.

In de stand 'automatisch' schakelt de voorwielaandrijving uit bij snelheden boven de 14 km per uur en weer in bij het bedienen van het rempedaal. Die beremming op vier wielen valt weg als je kiest voor de stand 'gewoon'. En dat zal nogal eens gebeuren, want onder de 14 km per uur is het niet altijd een pretje om te zijn opgescheept met voorwielaandrijving. Bij de keuze 'gewoon' doe je dus afstand van het automatisme waarmee het remvermogen van de schijven op de achteras ook wordt overgebracht op de vooras. Zo wordt de remweg bij 20 km per uur meer dan vijf meter, terwijl de trekker anders aan twee meter genoeg. De vraag is dan ook of de veiligheid gebiedend is met dit systeem.

Een tip voor parkeren op hellend terrein: trek eerst de handrem aan en zet dan pas de powershift-hendel in de parkeerstand. Doe het niet omgekeerd, want dan is het niet altijd even eenvoudig om de powershift-hendel te 'lossen'.

### Veel licht

De startmotor heeft aan de 4,4 kW (zes pk) genoeg om de motor ook bij extreme kou tot leven te wek-»



De stijl in de voorruit ligt in lijn met de uitlaat en vormt geen belemmering voor het zicht. Het stuurwiel is horizontaal en verticaal verstelbaar. Rechts (in rood) de hendel van de powershift



De lengteverstelling van de hefstangen is onpraktisch: je hebt er een grote steeksleutel voor nodig. Ondanks de toepassing van twee hulphcilinders (onder iedere hefarm een) valt de hefkracht tegen