

et van te ondervinden, als  
enminste ziet als een extra.

**k**  
oldoet wat ijzerwerk be-  
hefstangen zijn goed ver-  
hebben een pendelpositie  
de trekstang zit een  
gat. Stabilisatie en snel-  
ngen (zowel voor als ach-  
van Walterscheid. Aan de  
le zijn ze vanuit de cabine  
eilijk te zien, maar de hef-

aantal seconden de activerings-  
knop indrukken, voordat de hef  
iets doet. Omdat het symbool veel  
te klein is, ontdek je dat niet spon-  
taan. Dat activeren is uit veilig-  
heidsoverwegingen ook weer no-  
dig als je de hef een tijdje niet  
gebruikt. Lastig is ook de symbo-  
liek van de vijf knopjes onder de  
armleuning. Vooral bij het knopje  
linksvoor moet je een redelijke  
fantasie hebben om daar diepte-  
begrenzing in te zien. Een functie

sche topstang, hydraulische hef-  
stang en frontheft. Voor laatstge-  
noemde moet je een kraan omzet-  
ten om er beweging in te krijgen  
en dat werkt niet zo logisch. Ven-  
tiel 1 was bij ons voorzien van een  
elektronische aansturing via een  
tuimelschakelaar in de armleu-  
ning. Via twee knopjes onder de  
klep zijn van dit ventiel de door-  
stroomhoeveelheid en -tijd te re-  
gelen, maar niet voor beide rich-  
tingen afzonderlijk. De bediening  
is eenvoudig.

De aftakas is vanuit de cabine  
schakelbaar op 540E en 1000. Voor  
het inschakelen, ook van de fron-  
taftakas, moet je tegelijkertijd twee

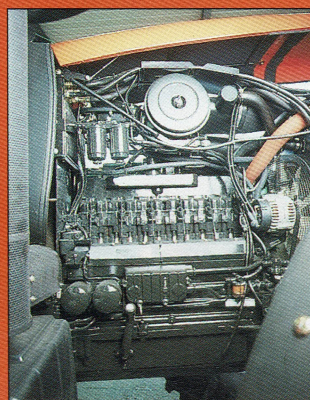
In- en uitstap zijn probleemloos  
en er is voldoende ruimte. Het  
zicht rondom is goed en op de hef  
zelfs prima. Naar achteren toe  
werken ook de twee binnenspie-  
gels goed mee. Onder het dakraam  
zit een jaloezie. Verwarming en  
ventilatie doen evenals de optio-  
nele airco hun werk naar behoren.  
De portieren hebben geen door-  
waaistand. De ruitenwissers heb-  
ben maar één snelheid en alleen  
vóór een interval.

### **Slimme Autoclean**

De Rubin is uitgerust met een sys-  
teem waarbij gaas rondom de ra-  
diateur draait. De smerige helft



**Voor de hef is er aan  
weerskanten een  
buitenbediening,  
voor de aftakas al-  
leen links. De stan-  
daard bandenmaat  
is 650/65R42. Een  
markant detail vor-  
men de Ferrari-ach-  
terlichten.**



**De zesliter, zescilinder motor wordt elektronisch aangestuurd en heeft qua koppel, vermogen en brandstofverbruik redelijke kengetallen. Onder de 1200 toeren laat hij het echter afweten.**

vanaf 3050 daN) is ruim.  
nische aansturing aan de  
le is een optie. Achter is  
en hydrauliekcilinder in  
an een hefstang een optie.  
n antislipregeling zijn  
urd en de hefkracht achter  
(600 daN) is dik voor el-  
aktisch is de 'buitenbedie-  
de cabine, die een deel  
settings omzeilt. Dat is  
bij het aankoppelen.  
ere punten brengt de Ru-  
verse chauffeur echter aan  
felen. Zo moet je eerst een

die bij gebruik van de trekkracht-  
regeling heel zinvol is. Het voor-  
komt dat de ploeg bijvoorbeeld in  
een veengat veel te ver wegzakt.  
Helaas heeft de snelhefknop op de  
multifunctionele hendel geen  
neutraalpositie. De transportdem-  
ping werkt in vrijwel iedere posi-  
tie, mits die begrensd wordt met  
de knop voor de maximale hoogte.

### **Olie, aftakas en SBA**

Onze Rubin had een kruishendel  
voor de ventielen 3 en 4. Op die  
hendel zaten drie opties: hydraulie-

knopjes indrukken. Daar kom je  
na een beetje experimenteren wel  
achter. De koppeling grijpt reso-  
luut aan en de buitenbediening zit  
alleen links. Het SBA-management  
voor differentieelsloten en 4WD  
werkt goed en eenduidig. Het re-  
ageert op rijnsnelheid en stuur-  
hoek. Onze trekker had als optie  
een geveerde vooras. Dezelfde die  
ook op de zware Deutz-Fahr zit.  
Het rijcomfort dat daaruit voort-  
vloeit komt deels door de dem-  
pende werking op het schakelen.

### **Comfortabele werkplek**

De optionele cabinevering werkt  
op basis van lucht, heeft een auto-  
matische niveauregeling en brengt  
het werkcomfort op een hoog ni-  
veau. Het geluidsniveau van 76,5  
dB(A) zit ruim onder de veilige  
grens, maar is ook niet erg laag.

van het gaas wordt aan de achter-  
zijde van de radiator schoonge-  
blazen en de voorzijde krijgt de  
helft die al schoon was. Een een-  
voudig maar effectief systeem dat  
de chauffeur aanstuurt. Koppeling  
met de motortemperatuur lijkt lo-  
gischer. De accu en het motor-  
oliefilter zijn lastig bereikbaar en  
voor de achterbrug zijn er maar  
lieft zes aftapopeningen en twee  
vulopeningen. Daar moet eens per  
jaar 113 liter olie doorheen. Verder  
is het reguliere onderhoud aan de  
Rubin goed te doen.

De Cramer halfautomaat op onze  
testversie maakt In Nederland  
plaats voor een snelversteller met  
een traditionele haak. Het geheel  
is zwaar, maar in deze klasse kan  
dat niet anders. Bij gebruik van  
aftakas en/of topstang zit de haak  
bijna altijd in de weg.