



Op de trekstangen en de topstang zijn snelkoppelingen standaard. De grote onderruit biedt voortreffelijk uitzicht op wat er bij hef- en trekhaak gebeurt. Goed te zien zijn hier de scharnieren die een rol spelen bij het achteroverkantelen van de cabine

In de cabine is er ruimte geen gebrek. Maar de bestuurder schiet er niet veel mee op. De rijder moet op zijn of haar vingers passen. Bij het openen van de deur raken die gemakkelijk bekneld

is veel. Bij 540 is het nog meer. Helaas is er geen 750-toeren-schakeling.

Er is weinig ruimte voor de handen als u een werktuig met het trekpunt boven de aftakas wilt aankoppelen met een groothoek-kruiskoppeling. De trekhaak zit dan in de weg. De uiteinden van de trekstangen zitten ver naar achteren: 85 cm vanaf de achterkant van de aftakas. De aftaktussenas kan bij het uitwisselen van werktuigen problemen geven.

Voor- en achteras

Een grote hendel links van de stoel stelt u in staat onder belasting de voorwielaandrijving in en uit te schakelen. Maar hoe dat moet, lees je nergens. Een controlelampje is er ook al niet.

Open en bloot langs het motorblok ligt de niet-centrale aandrijfas naar de voorwielen. Daar is dus wikkelen te verwachten.

Het differentieelslot in de achteras is eenvoudig te bedienen met een tuimelschakelaar, die de indruk wekt dat hij er voor de voorwielaandrijving is. De spoorbreedte van de vooras is 173 cm, van de achteras 178 cm. Bij de achteras is die breedte vast. De brede banden beletten het om draaien van de velgen. Velgen ke-

ren kan wel bij de vooras. Een spoorbreedte van 157 is dan mogelijk.

Verstelling met pennen

Door de grote achter-onderruit

kunt u vanuit de cabine uitstekend de wagen- en de zwaaiende trekhaak zien. Plezierig is ook dat u de trekpen vanuit de cabine kunt bedienen in een houder plaatsen. Een snelverstelling

heeft de wagentrekhaak niet. Het gaat gewoon met pennen.

De drie hoogtestanden bevinden zich boven de aftakas. Eronder zit de zwaaiende trekhaak. Die is voorzien van drie lengtestanden, maar hij wil niet ver genoeg naar voren om kipperknobbel te worden. Jammer dat zo'n knobbel ontbreekt. Ook een gatenbalk is welkom.

Technische gegevens Schlüter 1050

Motor	
merk en type	: MAN 00226 ME 51/066
soort	: zescilinder in lijn, diesel
inhoud	: 5.687 cm ³
maximum vermogen	: 77 kW (105 pk) bij 2.200 toeren
maximum koppel	: 392 Nm bij 1.300 toeren
stijgingsfactor van het koppel	: 0,42
specifiek brandstofverbruik	: 235 g/kW/h bij maximumvermogen
soort koeling	: vloeistof

dend 5 liter, stilstaand 12,5 liter

Aftakas

schakelbaar op 540 en 1.000 maximum vermogen: 66 kW vermogen bij 1.000: 63,5 kW vermogen bij 540: 57,3 kW

Geluidsniveau

in cabine: 80 dB(a) bij onbelast stilstaande trekker met vol motortoeren-tal

Afmetingen

wielbasis: 252 cm bodemvrijheid: 44 cm

Banden

achter: 18,4 R 38 Pirelli voor: 12,4 R 28 Semperit

Gewicht zonder frontgewichten

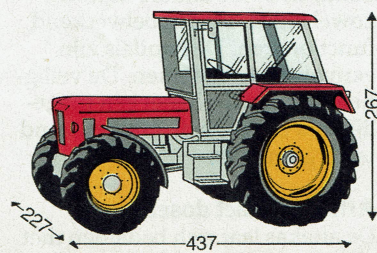
op vooras: 1.810 kg (37 %) op achteras: 3.080 kg (63 %) totaal: 4.890 kg

Importeur

De Kam, Jan Boerweg 8, 9998 XC Rottum, tel. (05955) 12 16

Bruto prijs in geteste uitvoering (excl. btw) f 121.165

Hydrauliek
capaciteit (gemeten aan de snelkoppelingen): 48 liter/minuut bij een druk van 180 bar
aantal liters voor extern gebruik: rij-



Versnellingsbak
39 versnellingen vooruit en 18 achteruit met onder belasting schakelbare hoog-laag

Draaicirkel

(ongeremd en gemeten vanaf de buitenkant van het voorwiel) zonder ingeschakelde voorwielaandrijving: links- en rechtsom 11,50 m met ingeschakelde voorwielaandrijving: links- en rechtsom 12,50 m

Hefinrichting

categorie 2; trekkrachtregeling via de trekstangen maximum hefkracht: 3.350 daN (3.420 kg) bij trekstangen horizontaal

Cabine springt eruit

De instap van de Schlüter is goed



Gemak dient de mens: op de versnellingspook bevindt zich de drukknop van de hoog-laag. De hoog-laag laat zich onder belasting schakelen. Die groepenpook heeft een achteruit-groep en twee vooruitgroepen