



De radio-cassette recorder rechtsboven behoort tot de standaarduitvoering. Er zijn geen aparte zijruiten; de kleine ruiten vooraan maken deel uit van de deurruit. Achter op de stoelleuning zit een handig opbergvak. Slim is ook de 'gedeelde' zitting (links) voor de bijrijder

het bedienen van het differentieelslot.

Op het moment dat het slot via een drukknop wordt bekrachtigd, schakelt automatisch ook de voorwielaandrijving in. MF heeft gereedeneerd dat in een veldsituatie het een niet buiten het ander kan. Zo gauw de snelheid boven de 14 km per uur komt (transportsituatie), schakelen differentieelslot en voorwielaandrijving automatisch uit. Zakt de snelheid weer onder de 14 km per uur, dan komt de voorwielaandrijving er weer bij, maar het differentieelslot niet. Dat moet u weer apart met de drukknop bekrachtigen.

Heeft u onder de 14 km per uur ook geen behoefte meer aan de voorwielaandrijving, dan is een druk op de knop voldoende om die uit te schakelen.

Een ingeschakeld differentieelslot wordt automatisch uitgeschakeld zodra u het werktuig heft of als u op een van de beide rempedalen trapt. Laat u het werktuig dan weer zakken, dan schakelt het slot automatisch weer in.

Het bedieningsgemak is groot dank zij de drukknopbediening. Duidelijke waarschuwinglampjes houden u van de actuele situatie op de hoogte. Een en al lof dus voor deze MF-aanpak.

Gezien de doordachte filosofie van het voorgaande is het verwonderlijk dat de achteras niet op een spoorbreedte van 150 cm is te zetten. 154 cm komt het dichtst in de buurt. Je vraagt je af waarom dat anno 1988 niet anders kan. »

onttrokken. Rijdt u, dan moet het beperkt blijven tot 15 liter. Dat laatste valt wat tegen.

De bediening van de beide ventielen is 'vaag' doordat een bowdenkabel de beweging van de hand overbrengt naar het ventiel.

De slangen zijn onder druk aan te brengen. Afgezien van het beetje knoeien heeft dat duidelijke voordelen. De koppelingen zijn beveiligd op trekbelasting. Bij onze trekker werkte dat te goed. De slangen van de kuilvoersnijder schoten tijdens het snijden een paar keer uit de koppelingen.

dieningscomfort.

Een sterk punt is de dieselloie-spaarstand. De aftakas kan behalve bij 2.000 motortoeeren ook 540 of 1.000 draaien bij 1.550. Voor werktuigen die niet te veel (aftakas)vermogen vragen, is dat een aardige manier om brandstof te besparen. Zou u op de 1.550-stand per ongeluk boven de 1.900 motortoeeren komen, dan schakelt Autotronic (ter beveiliging van

het werktuig) de aftakas uit. Dat gebeurt altijd, ook bij overbelasting. Verder vermijdt Autotronic dat de aftakas gaat draaien als u bij ingeschakelde hendel zou starten. Dat is een belangrijke veiligheidsvoorziening.

#### Differentieelslot

De functies van Autotronic komen het duidelijkst naar voren bij

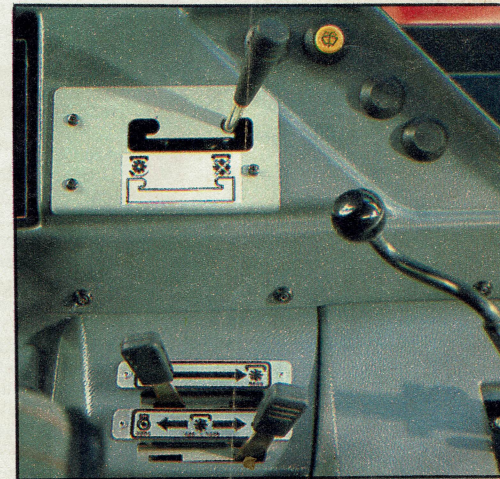
#### Zelfdenkende aftakas

De aftakas van de 3050 wordt elektro-hydraulisch ingeschakeld. Normaal werkt zo'n overbrenging nogal abrupt.

MF heeft bij de aftaskoppeling echter Autotronic ingeschakeld. Deze regelt de druk op de olie zo dat er toch een slippende aangrijping ontstaat. Het effect is verbazend. Ongeacht het werktuig dat op de aftakas is aangesloten, grijpt de koppeling heel soepel aan. Niets geen overbelasting van trekker of werktuig. Het blijft echter wel zaak bij lage motortoeerentallen in te schakelen. Jammer is dat de inschakelhendel van de aftakas wat te ver naar achteren zit. Dat doet afbreuk aan het be-



In geopende positie steken de portieren nogal ver buiten de trekker uit. Het is dus zaak ze bij manoeuvreerwerk dicht te houden. De uitslag van de voorwielen bedraagt maximaal 50 graden. Op een spoorbreedte van 150 cm is die echter niet te halen (zie ook opmerkingen importeur)



Met de bovenste hendel schakelt u elektro-hydraulisch de aftakas in. Met de hendels onder kiest u mechanisch uit 540 of 1.000 bij 2.000 of 1.550 motortoeeren. Die laatste is aantrekkelijk om bij licht aftakswerk op brandstof te besparen. Rechts de hendel voor lengteverstelling van de hefstang