



De vorm van de cabine is fraai. Hij is voorzien van de voor Schlüter zo kenmerkende schuifdeuren

uitschakeling) die als bijkomend minpunt heeft slecht bereikbaar te zijn. Heel typerend aan deze schakeling is het feit dat de snelheden in de twee groepen een groot bereik hebben. Voor de transportgroep (T) heeft dat als voordeel dat je met een lage rijsnelheid van 2,7 km/u kunt beginnen. Je kunt daarna opschakelen naar 40 km/u zonder van groep te veranderen. Deze snelheidsopbouw houdt echter in dat de snelheden van de veld- en transportgroep elkaar grotendeels overlappen. Eigenlijk heb je de veldgroep alleen maar nodig in het snelheidsbereik van 1,6 tot 2,8 kilometer per uur en hierin liggen slechts drie versnellingen.

In de praktijk zul je alleen in bijzondere gevallen van de veldgroep gebruik maken. Bijvoorbeeld wanneer je zware aftakasaangedreven werktuigen achter de trekker hebt hangen. Voor het merendeel van de werkzaamheden is het gebruik van de transportgroep dus al voldoende. Hierin liggen 11 versnellingen van het meest gebruikte werktraject tussen 4 en 12 km/u. Heel handig daarbij is de onderbelasting schakelbare hoog-laag, eigenlijk het enige goed geslaagde deel van de transmissie. De schakeling is eenvoudig te bedienen met een drukknop die bovenop de versnellingspook gemonteerd. Het snelheidsverschil dat je ermee kunt creëren bedraagt 20 procent.

Er is echter één nadeel aan de hoog-laag schakeling verbonden: de trekker heeft geen motorremwerking in de laag-stand. Dit nadeel vloeit voort uit het feit dat het koppelingspakket van de hoog-laag direct achter de rijkoppeling is gemonteerd. Het koppelingspakket van de hoog-laag kan vanwege de constructie, tijdens het terugnemen van het gas, geen krachten opvangen. En aangezien deze in de laag-stand met de rijkoppeling is verbonden, ontbreekt daarbij de remwerking.

AFTAKAS De aftakas is, gezien de totale uitvoering, niet veel beter dan de transmissie. Rechts van de stoel is een hendel gemonteerd waarmee je deze, via elektro-hydraulische overbrenging, kunt in- en uitschakelen. De dosering verloopt niet automatisch, maar mechanisch. Deze is in te stellen met een draaiknop die onder de cabine verborgen ligt. In de praktijk zul je die echter niet vaak benutten. Om bij deze bediening te komen moet je eerst de cabine kantelen en vervolgens een afschermend deksel losdraaien. Dat is naar onze mening een te omslachtige handeling voor een dergelijke functie.

De Schlüter 1900 heeft een 540- en 1000-toerenkeuze aan de achterzijde en aan de voorzijde alleen 1000-toeren. Een minpunt is de weergave van de toerentallen. Co-



Over onderhoud is bij de Euro Trac beter nagedacht dan bij de MB-trac. Onderdelen waar je dagelijks bij moet, zoals het hier afgebeelde luchtfilter, zijn goed bereikbaar

dering op de hendel ontbreekt en in een dergelijk geval verwacht je een signalering met waarschuwingslampjes of een aanduiding op de in de cabine aanwezige boordcomputer. Maar helaas, beide voorzieningen ontbreken op de Euro Trac.

Wat ons verbaasde is dat de 1000-toerenaftakas niet in staat is ook werkelijk 1000 toeren te draaien. Bij maximaal motortoeren komt de aftakasstomp maar tot 978 omwentelingen per minuut en dat terwijl de aftakas bij nominaal toerental zijn 1000 toeren al zou moeten draaien. Nog grotere vraagtekens zetten we bij de afmeting van aftakasstomp. De Schlüter 1900 heeft zowel achter als voor een 35 mm-uitvoering. Hier was het volgens ons beter geweest stomp tot te passen met de grote diameter, aangezien dat voor een 140 kW'er gebruikelijk is.

HEFINRICHTING Bij de test van de hefinrichting zijn weer een aantal van de sterkste eigenschappen van Schlüter tot uiting gekomen: kracht en degelijkheid. De maximale hefkracht achter is met 8.878 kg zelfs royaal te noemen. Ook de uit de metingen berekende hefkracht door het hele traject, 5.051 kg, is een uitstekende prestatie.

Met de hefkracht van de fronthef scoort de Schlüter aanmerkelijk minder hoog. De maximale hefkracht is met 4.816 kg wel indrukwekkend, maar uiteindelijk is het de trekkracht door het hele traject die telt. Die bedraagt 3.900 kg en dat vinden we voor een 140 kW'er magertjes. Vooral vanwege het feit dat de Euro Trac een trac-trekker

is, bedoelt om alle op- en aanbouwmogelijkheden optimaal te benutten.

Het bedieningspaneel van de hefinrichting achter is voor een trekker als deze beneden de maat. Deze onderwaardering geldt bijvoorbeeld voor onduidelijke coderingen van de wat minder gebruikte functies, zoals de daalsnelheidsregeling en de regelgevoelheidsinstelling.

HYDRAULIEK De eigenschappen van de hefinrichting zijn het omgekeerde van die van de hydraulische onderdelen van de Euro Trac. De prestaties zijn matig, de bediening goed. Zo bedraagt het maximale vermogen van de hydrauliekpomp (geen load sensing) slechts 14,1 kW bij een opbrengst van 15 liter per minuut en een druk van 160 bar.

Duidelijk is dat een dergelijk resultaat onder de maat is. Bovenheid is de beschikbare hoeveelheid olie voor extern gebruik met 20 liter (stilstaand) aan de krappe kant. We kunnen gerust stellen dat het hydraulische systeem geen reserves heeft. Lijnrecht tegenover deze tegenvallende punten staat de waardering die we aan de bediening hebben gegeven. De uitrusting is zeer compleet. In het buitenwerkende circuit zijn vier regelventielen opgenomen die zowel enkel- als dubbelwerkend te gebruiken zijn. Al die ventielen zijn bovendien met één moderne combi-hendel te bedienen. De werking hiervan is uitstekend.

VOOR- EN ACHTERAS Figuurlijk gezien zou je kunnen zeggen dat ►