

Boerderij-Trekkertest

Marshall 804 XL

De Marshall is afkomstig uit Gainsborough in Engeland en heeft de legendarische Nuffield als voorvader. De motor is van British Leyland en levert 60 kW (81 pk) bij 2.200 omwentelingen per minuut.

J. J. Dabekausen bv in Heerlen is de Nederlandse importeur.

door Henk Beunk

In 1936 richtte automagenaar mr. William R. Morris de Nuffield Mechanisations op, voor de productie van legervoertuigen. Na de Tweede Wereldoorlog werd de fabricage van landbouwtrekkers ter hand genomen. De eerste verscheen in 1948.

In 1969 ging Nuffield op in het Leyland-concern. De trekkers kregen die naam en veranderden van oranje in blauw en later in okergeel. British Leyland raakte eind jaren zeventig diep in de financiële problemen. De trekkerdivisie werd (noodgedwongen) in december 1981 verkocht aan Track Marshall, een fabrikant van rupstrekkingen.

Deze firma balanceerde het afgelopen halfjaar op de rand van een faillissement. De overname van de trekkerdivisie begint maart door Bentall Simplex, een Engelse fabrikant van graandoogsystemen, zal voor Marshall het tij wellicht ten goede keren.

Motor

De motor van de Marshall 804 is er één van het lange slag-type (boring 98 mm en slag 125 mm). Bij 2.200 omwentelingen per minuut wordt er, met hulp van een turbocompressor, 60 kW ontwikkeld uit een cilinderinhoud van 3.770 kubieke cm. De motor komt daarmee op een specifiek vermogen van 63 kubieke cm per kW. Dat maakt een efficiënte indruk. Een indruk die wordt bevestigd door het brandstofverbruik. We hebben dat herleid uit het verbruik tijdens de aftaktest en komen dan voor de motor bij maximumvermogen uit op 220 gram/kW/h. Dat is bijzonder laag.

De motor valt verder op door de lengte van het gebied waarover het koppel stijgt. Het loopt van 2.200 tot 1.200 toeren. Ondanks die lengte (het toerental daalt met 45 procent) weet de Leyland-motor er een stijgingsfactor van 0,44 uit te slepen; dat is ruim voldoende.

Bij de filtering van de lucht blijft Marshall wat in gebreke. Het droge luchtfilter heeft geen (veiligheids)binnenfilter, er is geen voorfilter en ook geen controlelampje dat waarschuwt bij een verstopping.

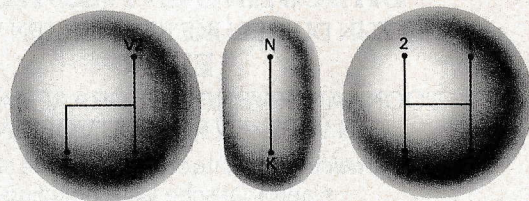
Koppeling

Het koppelingspedaal van de 804 vraagt vrij veel kracht. Bij veelvuldig bedienen kan dat hinderlijk zijn. De krachtoverbrenging naar het „rijgedeelte“ van de dubbele droge plaat vindt hydraulisch plaats. Deze plaat heeft een doorsnede van 304 mm. Voor een 60 kW-trekker is dat niet al te veel. De aangrijping was bij onze trekker nogal nuks.

Versnellingsbak

In standaarduitvoering beschikt de Marshall 804 XL over 15 versnellingen vooruit en vijf achteruit.

Schakelpatroon



V2 en V3: veldgroepen
T : transportgroep
N : positie voor V2,
V3 en T
K : Kruip + V1
R : achteruitversnelling

teruit. Ze zijn verdeeld over een versnellingspook met één, twee, drie en achteruit en twee groepenpoken. De versnellingspook is inclusief de achteruit gesynchroniseerd. Er is goed mee te schakelen.

De groepenpook is niet gesynchroniseerd. Met maar drie versnellingen per groep en een hoog beginnende eerste, is dat vooral lastig bij transportwerk. Bij een zware vracht komt de trekker in de hoge groep niet op gang, of je moet lang werken met een slippende koppeling. Beter is het om een groep lager te beginnen. Je moet dan wel op een gegeven

moment van de derde van de veldgroep naar de eerste van de transportgroep. Met twee poken waarvan één links van de stoel en één rechts en één ongesynchroniseerd, is dat lastig.

De tweede groepenpook zit eveneens links van de bestuurder. Bij gebruik van deze voorschakelbak geven de één en de twee van de normale groepenpook respectievelijk een kruip en een extra laag. Stand drie van de normale groepenpook is dan geblokkeerd.

De 15 versnellingen zijn slecht over het totale gebied verdeeld. Onder de vijf km per uur zitten er acht, van vijf tot tien km per uur twee en boven de tien km per uur vijf (een sticker op de voorruit geeft u die informatie).

Het handgas is te ver naar voren geplaatst, ook bij andere merken een veel voorkomend euvel). Om het te kunnen bedienen moet je

met de rug loskomen uit de stoel; dat doseert niet fijn. Daarnaast werkt het voor je gevoel verkeerd.

Remmen

De 804 remt via een schijvenpakket op de beide uitgaande assen van het achteras-differentieel. De kracht van de voet wordt daar hydraulisch (via oliedruk dus) naar toe geleid. Vooras of voorwielen worden niet beremd. Vergeleken met trekkers die het daar ook zonder moeten doen, is het remvermogen groot.

De handrem moet het doen zonder controlelampje.

Besturing

Onze 804 stond met 12,4 R 28 voorbanden op een spoorbreedte van 150 cm. Gemeten vanaf de buitenkant van het voorwiel heeft hij met ingeschakelde voorwiel-aandrijving voor het draaien zo'n 12,50 meter nodig. Zonder ingeschakelde voorwiel-aandrijving is dat een meter minder. Dat zijn acceptabele waarden.

Het stuurwiel is op geen enkele manier verstelbaar. Dat is, hoe wel het voor de gemiddelde bestuurder goed zit, jammer. De benodigde stuurkracht is meer dan we gewend zijn. Tijdens het transport gedraagt de stuurinrichting zich neutraal.

Elektrisch en verlichting

Opvallend bij de 804 is, dat het een accu met grote capaciteit (1 Ah) combineert met een geringe capaciteit van de dynamo (36 A). Vertaald naar de praktijk komt het er op neer, dat je vrij lang door kunt starten voor de accu leeg is, maar het dan ook weer lang duurt voor hij is opgeladen.

Er zijn twee werkklampen; één links achter op het spatbord en één rechts. Het voordeel van deze plaats (ten opzichte van de dakrand) is dat de lampen vanuit de bestuurdersstoel door de geopende achterruit instelbaar zijn.

Een geslaagd detail is de bedieningshendel van de richtingaanwijzers. Deze springt na het nemen van een bocht uit zichzelf weer in de nulstand.

Hefinrichting

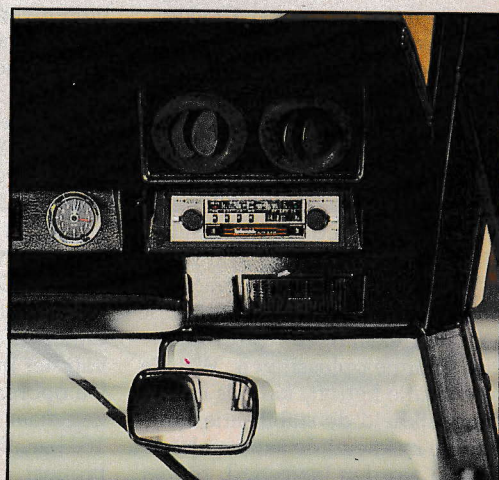
Volgens de opgave van de fabrikant heeft een 804 in de versie zoals wij hem hadden (voorzien van twee hulphelfcilinders) 6.400 lb (pounds). Deze Engelse gewichtsaanduiding komt overeen met 2.902 kg en dat staat weer gelijk met 2.845 daN. Voor een trekker met een motorvermogen van 60 kW is dat vrij bescheiden. Zeker als je in ogenschouw neemt dat er voor het gewicht dat hij

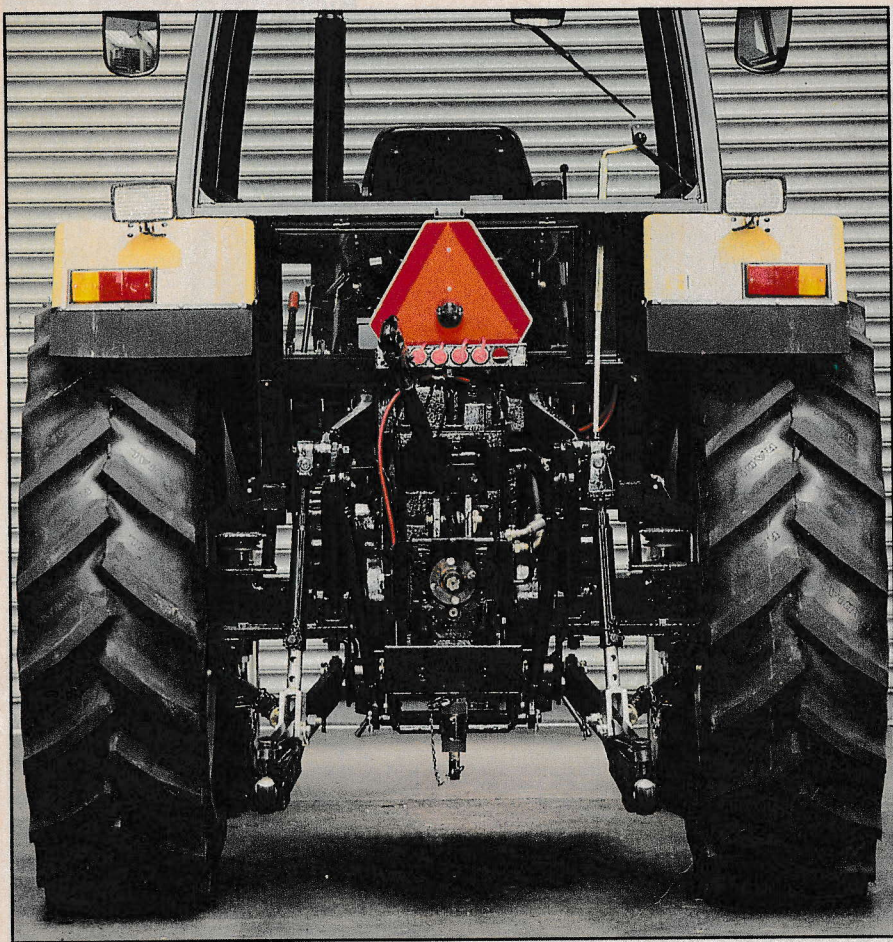


Rechts: Met het onderhoud laat Marshall de nodige steken vallen. Dit openbaart zich onder andere bij de accu: controle van het vloeistofniveau is niet te doen. Om de accu te kunnen verwijderen moet de vooras aan één kant worden opgekrakt. Pas dan kan de pen van het frame waarin de accu staat, worden verwijderd en beweegt het frame aan één kant naar onderen



In standaard-versie moet de 804 het zonder radio doen. Onze versie was echter voorzien van een radio-cassetterecorder (meerprijs f 390,- excl. btw). Door het lage geluidsniveau in de cabine is die goed te beluisteren. De binnenspiegel en het klokje behoren wél tot de standaarduitvoering. Alle trekkers zouden die voorzieningen moeten hebben





Marshall is één van de weinige merken die standaard de verplichte driehoek voor langzaam verkeer monteert. Een compliment daarvoor. Door de verhoudingsgevijs smalle spatborden en de vrij hoge zit is het zicht van de bestuurder naar de zijanten goed. De lengte van de rechter hefboom is vanuit de cabine instelbaar en de beide werklampen behoren tot de standaarduitvoering

kan tillen door het hele traject toch nog gauw zo'n tien procent al gaat. In standaarduitvoering heeft de Marshall maar één hulphefcilinder. De hefkracht tussen de kogels bedraagt dan 2.845 kg = 2.435 daN.

De trekkrachtregeling loopt via de topstang. In deze vermogensklasse wordt aan een regeling via de trekstangen de voorkeur gegeven. Er is geen mengregeling (tussen trekkracht en positie). Wel is de topstang op drie plaatsen aan de trekker te bevestigen. Dit geeft een verschil in gevoeligheid en daarmee in reactiesnelheid van de hef.

Wat iedere medaille zijn keerzijde heeft, blijkt bij de bediening van de hef. Door het ontbreken van bij voorbeeld een mengregeling is die zeer eenvoudig. Er is maar één hendel. Deze beweegt langs een schaalverdeling waarvan het achterste deel voor de positie-regeling dient en het voorste deel voor trekkracht. Beide delen zijn gescheiden door een duidelijk voelbare neutraal.

Voor het aankoppelen van werktuigen en voor de stabilisatie van de trekstangen heeft Marshall slimme oplossingen. Wat de stabilisatie betreft, kan als extra mogelijkheid de stabilisatiestang aan de trekkerzijde aan een hoge pen worden bevestigd. Bij het

heffen schuiven de stangen dan in elkaar en zetten het werktuig in de bovenste positie vast, terwijl het bij het zakken alle vrijheid krijgt. Zeer handig bij het ploegen.

Hydrauliek

De 804 beschikt over twee oliepompen. Daarvan fungeert er een ten behoeve van de stuurinrichting. Hij zit rechts naast het motorblok. De andere, ten behoeve van hef en het buitenwerkend circuit, bevindt zich voor de motor op het verlengde van de krukas. Deze pomp heeft twee kamers: een ervan staat ten dienste van de hef en de andere van het buitenwerkend circuit. De opbrengst van een kamer is volgens het instructieboekje 30 liter bij 179 bar.

Bij onze hydrauliektest hielden we daar 25 liter bij 160 bar van over. Vergeleken met de concurrentie is dat een matige opbrengst. Heeft u de hefinrichting echter niet nodig, dan kunt u de olie die hiervoor is bestemd, door het omzetten van een hendeltje onder de stoel, toevoegen aan die van het buitenwerkend circuit. De opbrengst verdubbelt dan, zeg maar tot maximaal 50 liter bij 160 bar. Dat is een zeer goede opbrengst.

Met onze hydrauliekmeter konden we die opbrengst ook daadwerkelijk aantonen, echter maar tot een druk van 25 bar. Bij verder opvoeren van de tegendruk ging de olie binnen de trekker door een overdrukventiel. Het lijkt er dus op, dat je veel olie af moet nemen om bij tegendrukken hoger dan 25 bar voldoende baat te hebben bij die verdubbeling van de opbrengst.

De bedieningshendels voor de twee dubbelwerkende en het ene enkelwerkende stuurventiel zitten rechts naast de bestuurder. De hendels blijven niet uit zichzelf in de gekozen stand staan. De aansluitingen achteraan de trekker zijn beveiligd op trekbelasting. De olie wordt onttrokken aan de achterbrug en in de zeer dikke aanzuigleiding naar de pomp gefilterd.

Aftakas

De 804 heeft een aftakas met zes spiebanen en een doorsnede van 35 mm; de standaardversie voor 540 toeren. Hij zit, over de breedte bekeken, precies in het midden van de trekker. De bediening loopt via de andere helft van de dubbele plaat. De erbij behorende handkoppeling zit links en laat zich goed bedienen. Na het aantrekken ervan kan worden ge-

kozen uit 540 of 1.000 toeren. De ze hendel zit rechts achter de bestuurder. Voor het bedienen ervan moet u met arm en rug een onplezierige draai maken. De afstand met zes spiebanen is na het losdraaien van zes bouten (waarvan twee van het mastershield) te vervangen door een versie met 21 banen.

Over het aftakasvermogen vertelt het instructieboekje niets. Volgens de importeur moet er van de 60 kW motorvermogen maximaal 55,4 kW overblijven. Bij onze eigen aftaktest kwamen we bij volgas (1.170 aftakstoeren) op 53,9 kW. Dat is een verlies ten opzichte van de motor van tien procent en dat is een gemiddelde waarde.

Als de trekker is ingelopen, kan het vermogen nog toenemen. Het is dan wel een waarde bij 1.170 aftakstoeren. Bij 1.000 (en 540) dat is bij 1.800 motortoeren, blijft er van het vermogen nog geen 50 kW over. Voor de 540-schakeling is dat goed te praten omdat daarmee zelden meer dan 50 kW overgebracht behoeft te worden.

Voor een 1.000-toeren schakeling is 18 procent verlies ten opzichte van het motorvermogen echter veel. Al moet ook hier weer de opmerking bij dat het percentage nog iets kan dalen als de trekker is ingelopen. Marshall had echter beter die 1.000-toeren bij een wat hoger motortoeren kunnen leggen.

De afstand van de achterkant van de aftakas tot de kogels van de trekstangen bedraagt maar 10 cm. Gemiddeld zit dat op zo'n 15 cm. Met twee verschillende trekkrachten op uw bedrijf kan dat problemen opleveren met het wisselen van werktuigen.

Voor- en achteras

Het differentieelslot in de achteras wordt bediend door met de rechterhaken een pedaal in te trappen. De plaats van het pedaal had beter gekund, maar wordt nu al delijk gecompenseerd doordat het slot er gemakkelijk invalt. Het pedaal en slot ontgrendelen zich zodra de spanning eraf is. De vooras, die centraal wordt aangedreven, heeft een automatisch differentieelslot. De aandrijfas ligt prima beschermd onder de trekker.

De inschakeling van de voorwielen gebeurt met een hendel links naast de stoel. Dat lukt t



De cabine (van Sekura, ongeveer dezelfde die Case monteert) biedt voldoende zicht naar alle kanten. De deuren zijn beide voor in- en uitstappen te gebruiken en scharnieren aan de achterzijde. De klink zit aan de voorzijde en de bereikbaarheid ervan is matig. Doordat het brede instrumentenpaneel nogal ver de cabine in komt is de ruimte voor in- en uitstap beperkt

haak worden geleverd. Deze komt boven de aftakas en daardoor ook boven de achteras. Vanwege dat laatste (kans op achteroverslaan) is het aan te bevelen en bij zware vrachten zo weinig mogelijk gebruik van te maken.

De zwaaiende trekhaak maakt, voor mensen die hem gebruiken, een beetje goed van het gemis van de wagentrekhaak. Hij heeft drie lengtestanden en een links en een rechts. De oppikhaak komt te voorschijn door de kokerbalk waaraan de zwaaiende trekhaak zit in de lengte 180 graden te draaien.

De oppikhaak is vanuit de cabine te bedienen en fungeert ook als kipperknobbel, met dat verschil dat niet ieder Nederlands trekoog geschikt is voor zo'n haak. Het oppikken ermee van een werktuig viel ons nogal tegen omdat het zicht erop slecht is.

Een fronttrekhaak is aanwezig maar deze wordt, zoals bij zoveel andere trekkers, onbruikbaar op het moment dat u frontgewichten monteert.

als de achterwielen al slippen. Uitschakelen onder die omstandigheden lukt niet. Net zoals bij het achterdifferentieelslot moet eerste de spanning eraf zijn. Voor geen van de beide verbindingen is er een controlelampje. Met name voor de voorwielaandrijving is dat een gemis.

Trekhaken

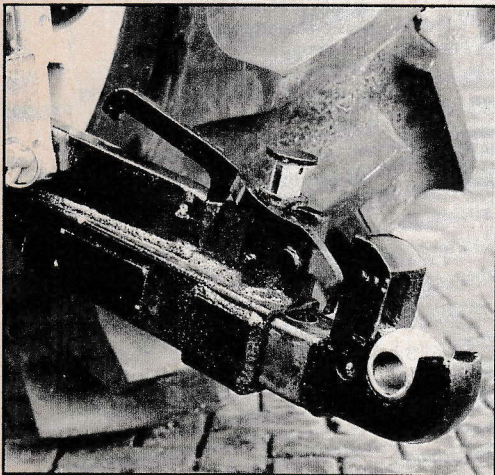
De 804 is de eerste testtrekker die bij ons in standaarduitvoering werd afgeleverd zonder wagentrekhaak. De Engelsen (of ruimer gesproken de Britten) hebben daar blijkbaar geen behoefte aan. Het is wel zo dat kippers, silagewagens en dergelijke daar allemaal aan de oppikhaak worden bevestigd. Onder Nederlandse

omstandigheden mis je die wagentrekhaak echter al gauw. Wij vragen ons ook af waar hij moet zitten, omdat het instructieboekje duidelijk stelt dat hij niet aan de bevestiging van de topstang mag. Daar in de buurt moet hij echter wel komen omdat hij anders voor de aftakas zit.

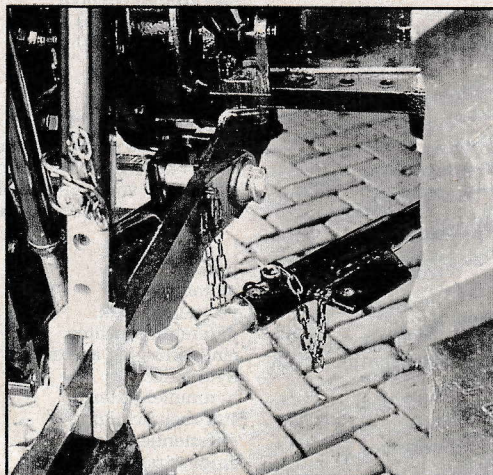
Volgens importeur Dabekausen kan er voor f 175 een wagentrek-

Cabine

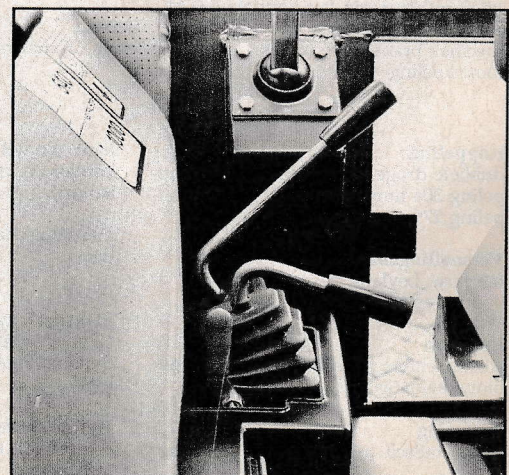
Het geluidsniveau in de vrij sobere cabine bedraagt 80 dB(a). Dat is laag. De radio is daardoor te beluisteren zonder dat het geluidsniveau al te hoog oploopt. Bij geopende zijruiten, achterruit en dakluik stijgt het geluidsniveau maar tot 82 dB(a): ook dat is zeer acceptabel. »



Voor het veilig en snel aankoppelen van werktuigen beschikt de Marshall over een bijzonder systeem. Het is de eerste trekker in onze test die snelkoppelingen combineert met uitschuifbare ogen. In moeilijke gevallen kan het aantrekkelijk zijn, maar normaal zullen alleen de snelkoppelingen voldoen. Een afstandsbediening voor de hef is niet aanwezig



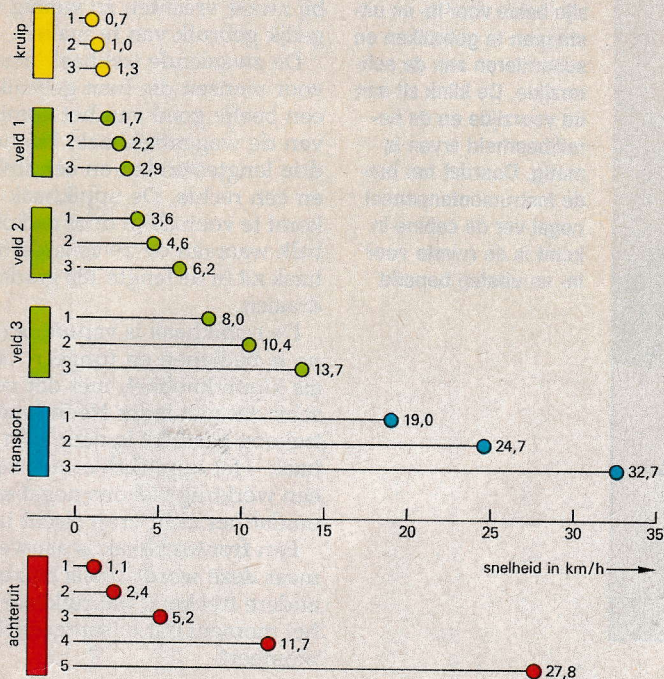
Voor het stabiliseren van de trekstangen heeft Marshall gekozen voor de combinatie van pen en gaten. De gaten in beide delen verspringen ten opzichte van elkaar waardoor er voor iedere stand een passende combinatie is. Een storingsongevoelige oplossing. Voor de trapsgewijze instelling van de lengte van de hefstanden gebruikt Marshall ook een pen met gaten



De hendel die hier naar beneden staat, is voor de omschakeling 540, neutraal of 1.000 van de aftakas. Per ongeluk schakelen van 540 naar 1.000 is uitgesloten, omdat voor deze toerenswisseling ook het kleine hendeltje links moet worden omgezet. De grote hendel dient voor de ontgrendeling van de automatische oppikhaak. Met de hef laat de bestuurder deze zakken

Technische gegevens Marshall 804 XL*

Snelheden per versnelling in km per uur bij nominaal toerental (2200 omwentelingen per minuut) en op 16.9 R 34 achterbanden



Motor	
merk en type	: Leyland 4/98 TT
soort	: vier-cilinder viertakt diesel met turbocompressor
compressieverhouding	: 16,8: 1
boring x slag	: 103 en 110 mm
inhoud	: 3.770 cm ³
maximum vermogen	: 60 kW (81 pk) bij 2.200 omwentelingen per minuut
specifiek vermogen	: 63 cm ³ /kW
maximum koppel	: 313 Nm bij 1.200 omwentelingen per minuut
koppel bij maximum vermogen	: 261 Nm
stijgingsfactor van het koppel	: 0,44
merk en type brandstofpomp	: CAV roterend
specifiek brandstofverbruik	: 220 gr/kW/h bij maximum vermogen
soort koeling	: vloeistof

Koppeling
dubbele droge plaat; doorsnede rijkoppeling 304 mm, doorsnede aftakskoppeling 279 mm

Versnellingsbak
fabrikaat Leyland, 15 versnellingen vooruit en vijf achteruit

Remmen
alleen achter: nat schijvenpakket aan binnenzijde ashuis

Besturing
hydrostatisch

Draaicirkel (test)
ongeremd en gemeten vanaf de buiten-

kant van het voorwiel
zonder ingeschakelde voorwiel-aandrijving:
rechtsom 11,35 m
linksom 11,70 m
met ingeschakelde voorwielaandrijving:
rechtsom 12,30 m
linksom 12,60 m

Elektrisch systeem
12 volt; capaciteit accu 170 Ah; capaciteit dynamo 36 A; vermogen startmotor 1,8 kW

Hefinrichting
categorie 2; trekkrachtregeling via de topstang;
maximum hefkracht met twee hulpcilinders: 2845 daN (2.900 kg)

Hydrauliek
twee pompen;
één voor stuurinrichting
één (met twee kamers) voor hefinrichting en buitenwerkend circuit
opbrengst van één kamer: 25 liter per minuut bij 160 bar (test)

beide kamers koppelbaar voor grotere opbrengst
twee dubbelwerkende (ook enkelwerkend te gebruiken)
en één enkelwerkend stuurventiel
hoeveelheid olie voor extern gebruik: rijdend: 10 liter (de importeur levert de trekker af met 10 liter extra in de achterbrug, waardoor dit op 20 liter komt)
stilstaand: (bijna) onbeperkt

Aftakas
onafhankelijk, met mechanisch bediende enkele plaatkoppeling
één aftakas: 35 mm, zes spiebanen van 35 mm, 21 spiebanen (verwisselbaar)
schakelbaar op 540 of 1.000 toeren
maximum vermogen: 53,9 kW bij 2.200 motortoeren (test)
vermogen bij 540 en 1.000: 49,1 kW bij 1.800 motortoeren (test)

Voor- en achteras
achter: portaal eindaandrijving, differentieelslot, mechanisch onder belasting in te schakelen
voor: centraal mechanisch, onder belasting inschakelbare aandrijving, automatisch differentieelslot

Banden
voor: 12.4 R 28 6 PR Goodyear
achter: 16.9 R 34 6 PR Goodyear

maximale asbelasting op banden zoals vermeld en een snelheid tot 30 km/h:

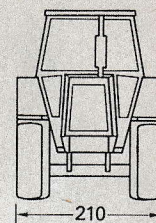
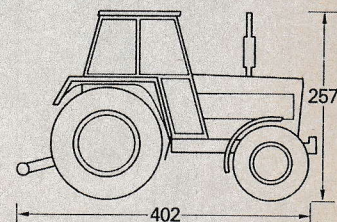
voor: 2.550 kg bij een spanning van 2,0 bar
achter: 4.030 kg bij een spanning van 1,7 bar
spoorbreedte voor: 154 cm; in vier trappen van tien cm instelbaar tot 184 cm
spoorbreedte achter: 163 cm; in zeven trappen van tien cm instelbaar, tussen 142 en 203 cm

Gewicht in standaarduitvoering (test)
op vooras : 1.380 kg (= 38 %)
op achteras : 2.240 kg (= 62 %)
totaal : 3.620 kg
specifiek : 60,3 kg/kW

Met frontgewichten
1.710 kg (= 44 %)
2.180 kg (= 56 %)
3.890 kg
64,8 kg/kW

Geluidsniveau
in cabine: 80 dB(a) bij onbelast stilstaande trekker met vol motortoerental
omgeving: van de Marshall 804 is geen officiële waarde voorhanden

Inhoud	
motorcarter	: 9,7 l
versnellingsbak	:
differentieel achter	:
eindvertraging achter	: 61,3 l
hydrauliek	:
hydrauliek extern	:
stuurbekrachtiging	: -1,5 l
differtentieel voor	: 6 l
eindvertraging voor	: 2 x 0,75 l
brandstoftank	: 68 l
koelsysteem	: 13,6 l



Verversingstermijn
motorolie: 400 uur
overige reservoirs: 1.200 uur of eenmaal per jaar

Afmetingen
Bodemvrijheid 43 cm;
het laagste punt is de bevestiging van de zwaaiende trekhaak/oppijkhak

Importeur
J. J. Dabekausen bv
Valkenburgerweg 147
6419 AS Heerlen
Tel. (045) 71 77 66
Aantal dealers: 4

Brotoprijs in standaarduitvoering (excl. btw)
met één hulphefcilinder, zwaaiende trekhaak en oppijkhak, maar zonder wagentrekhaak f 81.420

Meerprijs voor:

tweede extra hefcilinder	f 1.215
snelkoppelingen op de hef	f 915
acht frontgewichten	f 1.180
radio-cassette recorder	f 390
frontspatborden	f 275

Brotoprijs in geteste uitvoering (excl. btw) f 85.395

Meerprijzen bij directe levering (excl. btw)

fronthef + aftakas	f 11.995
extra dubbelwerkend regelventiel	f 835
hydraulische volgwagenberemming	f 1.935
set frontgewichten (acht stuks)	f 1.180
kruipversnellingen	standaard
wagentrekhaak	f 175

Opmerkingen importeur

Als importeur willen wij bewust geen opmerkingen maken ten aanzien van dit artikel.

De ruimte in de cabine is beperkt, zeker als er een bijrijder of -rijdster meewil. Voor hem of haar is er ook geen zitplaats. Plezierig is het dat de eerste instap-trede laag zit; op 49 cm van de grond. Dit compenseert enigszins de moeilijke in- en uitstap.

De buitenspiegels zitten op de deuren. Om ze in te stellen is dat niet plezierig. Bij Marshall valt het echter mee, omdat ze door de geopende deur en staande in de cabine net bereikbaar zijn.

De verwarming en ventilatie doen hun werk naar behoren. Het instrumentenpaneel is eenvoudig en overzichtelijk (er zijn ook maar vijf controlelampjes). De toerenteller herbergt de snelheden van een groot aantal versnellingen, maar deze zijn beter afleesbaar van de sticker op de voorruit. Bijzonder is (of ouderwets zo u wilt) dat de toerenteller ook het toerental van een eventuele poelie aangeeft.

Het zicht op de voorwielen is goed en naar de zijkanten zelfs erg goed. Ook de hefinrichting is goed te zien. Het zicht op de oppikhaak en de zwaaiende trekhaak in zijn kortste stand is slecht.

De luxe Grammer-stoel heeft opklapbare armsteunen; een ergonomisch verantwoord detail. Dat de bestuurder vrij recht boven de achteras zit, doet wat afbreuk aan het rijcomfort. Jammer is dat er in de cabine nergens een opbergvakje is te vinden.

Onderhoud

We zullen niet in detail treden over de problemen die we tegenkwamen bij de controle en de verwijdering van de accu en bij het aftappen van de motorolie. We volstaan met de opmerking dat het wat beide betreft knudde is. Ver onder de maat zitten verder het brandstoffilter, de V-snaar (de verbinding tussen oliepomp met krukas moet dan los) en het Engelstalige instructieboekje. Met de overige zaken loopt het wel los, maar ze maken niet goed wat de eerstgenoemde hebben aangericht. Wat die punten betreft mag Marshall nog wel eens bij zichzelf en anderen te rade gaan.

De motorolie hoeft maar om de 400 uur te worden ververs. Voor de portemonnee is dat een plezierig gegeven. Voor de overige reservoirs met een totale inhoud

van zo'n 70 liter staat een termijn van 1.200 uur of eenmaal per jaar. Voor de meeste gebruikers zal het op dat laatste neerkomen.

De problemen met het aftappen van de motorolie zullen bij de tweewiel-aangedreven versie (de 802) niet voorkomen, omdat er daar geen goed omkapselde aandrijfas onder de trekker doorloopt.

Maten en gewichten

Met zijn hoogte van 257 cm is de Marshall 804 XL een lage trekker. De lengte van 402 cm is als gemiddeld te omschrijven. Met een bodemvrijheid van 43 cm steekt de trekker gunstig af bij de concurrenten.

Het draagvermogen van de Goodyear radiaalachterbanden is volgens een tabel van dat merk 2.015 kg bij een snelheid van 30 km per uur en een spanning van 1,7 bar. Daarmee zitten deze banden vrij laag. Hetzelfde geldt voor de voorbanden; ook deze zitten wat draagvermogen betreft lager dan de banden van andere merken.

Zonder frontgewichten heeft de trekker een gewichtsverdeling van 38 procent voor 62 procent achter. Dat valt wat tegen. Met een set frontgewichten, die u er tegen meerprijs bij moet kopen, komt er 44 procent van het gewicht op de vooras en dat lijkt een stuk beter.

Samenvatting

Het vaak overgaan in andere handen (Nuffield, Leyland, Marshall, Bental Simplex) doet een trekkermerk geen goed. Geruime tijd voor zo'n overname staat het onderzoek stil en het is zelden het eerste waar de nieuwe eigenaar mee begint. Het is daarom verwonderlijk dat de Marshall 804 nog vrij redelijk uit de bus komt. Dit heeft hij vooral te danken aan de zuinige en krachtige motor en de vernuftige details van de hefinrichting.

Andere sterke punten zijn de gesynchroniseerde versnellingspook (met achterruit), de standaard aanwezige kruipversnellingen, het goede zicht uit de cabine en het lage geluidsniveau binnenin. Een plezierige gedachte is, dat door de beveiligde aftakas-schakeling niet per ongeluk een verkeerd toerental kan worden gekozen.

Daar staan minpunten tegenover die vooral fors zijn op het gebied van het onderhoud. Duidelijke tekorten zijn ook, dat de trekker maar twee versnellingen heeft tussen vijf en tien km per uur en dat de groepenpook niet is gesynchrobiseerd. Vooral bij transport is dat bij deze trekker lastig. Andere minpunten zijn het geringe gewicht op de vooras, de zwaar te bedienen koppeling, de vrij geringe hefkracht, het ontbreken van een wagentrekhaak en, de moeilijke in- en uitstap.

Gebruikerservaring

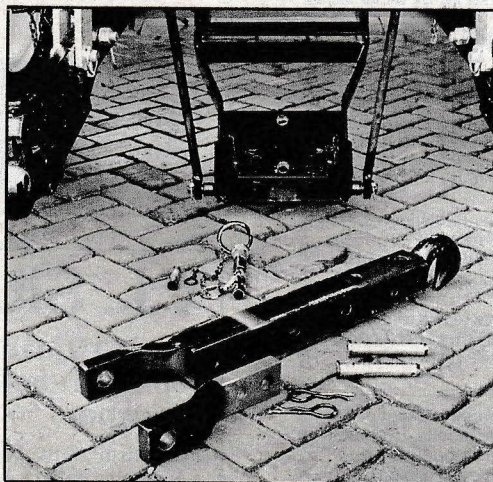
Van de Marshall 804 XL zijn momenteel nog te weinig gebruikers voorhanden om daar een verantwoorde steekproef onder te kunnen houden.

De geringe hoogte maakt de trekker zo op het eerste gezicht aantrekkelijk voor veebedrijven (lage deuropeningen), maar het gebrek aan voldoende versnellingen in het gebied van vijf tot tien km per uur maakt die keuze minder voor de hand liggend.

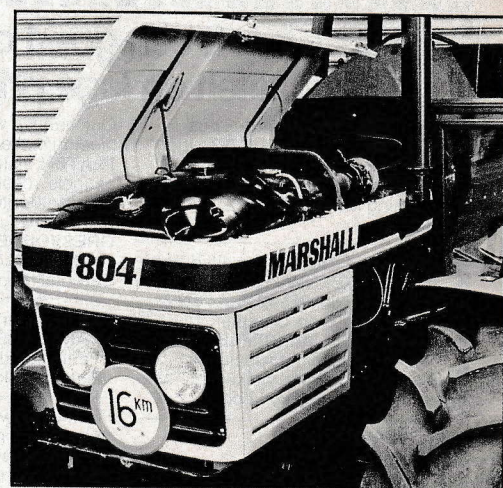
De merkbekendheid van Marshall laat te wensen over. Daar is behalve de wisseling van eigenaars ook de wisseling van importeurs (voorheen O. de Leeuw in Zwolle) op van invloed geweest. Dabekausen zetelt in een geografische uithoek van ons land (Zuid-Limburg) en met het geringe aantal dealers werkt dat ook niet mee aan het succes van een merk.

De prijs in standaarduitvoering is gemiddeld te noemen. In de uitvoering zoals wij hem hadden en zoals hij volgens ons ook moet zijn (alleen de radio kunt u misschien missen) zit hij met f 1.423 per kW ruim boven dat gemiddelde. □

Testers: Willem C. Angenent en Henk Beunk



De zwaaiende trekhaak en de oppikhaak zijn bij de Marshall gecombineerd. De een of de ander is een kwestie van twee pennen losnemen en de „haak” 180 graden draaien. Van de zwaaiende trekhaak is de bovenste lip door middel van één pen te verwijderen. Hij is dan zonder kunstgrepen en zonder dat de pen krom gaat te gebruiken voor werktuigen met een bek in plaats van een oog



De brandstoftank heeft een plaats gevonden voor- bovenin de neus van de trekker. Om hem te kunnen vullen moet u de motorkap openen. Voor goed zicht op het vulwerk moet u op de vooras gaan staan. Het tegelijkertijd werken met een handbediende pomp is dan knap lastig. De inhoud van de tank is maar 68 liter. Voor een dag zwaar werk is dat veel te weinig