

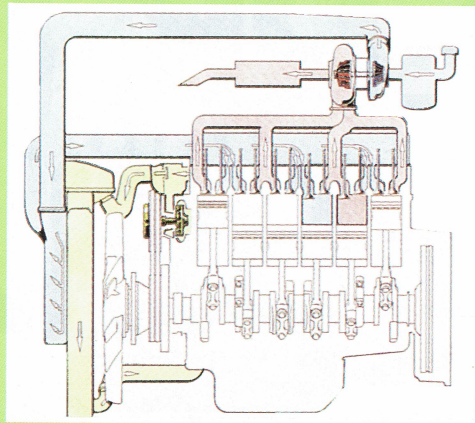
drukregeling. Met deze functie kun je naar wens een deel van het werktuiggewicht overbrengen op de achteras van de trekker. Dat kun je eenvoudig realiseren door het werktuig in de hefinrichting zover te tillen dat het toch nog goed werk blijft verrichten. Daarvoor is wel een constante cilinderdruk nodig. Die is in te stellen met een knop op het bedieningspaneel van de elektronische hefinrichting. Het voordeel van de cilinderdrukregeling is de toename van trekkracht, doordat de achterwielen meer grip op de bodem krijgen. De gewichtsverdeling van de MB-trac laat dit toe, want bij deze trekker rust de minste last (40 %) op de achteras.

Geknepen motor

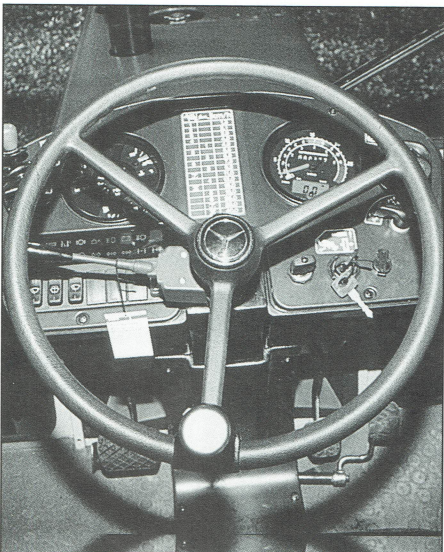
Ook de krachtbron die in de 1800 huist kennen we nog niet. Het is een zescilinder Mercedes-motor (DB 366 A) met turbo en intercooler die een maximum vermogen heeft van 132 kW. Mercedes levert dezelfde motor ook met meer vermogen, zelfs tot 184 kW (245 pk). De versie uit de 1800 is dus 'geknepen'. Als we het motorvermogen met het totaalgewicht combineren komen we uit op een laag specifiek gewicht van 48 kg per kW.

Wat de overige onderdelen van de MB-trac betreft kunnen we één lijn trekken met de kleinere modellen. Zo heeft de 1800 een versnellingsbak met 16 versnellingen, 8 vooruit en 8 achteruit. De snelheden in beide rijrichtingen

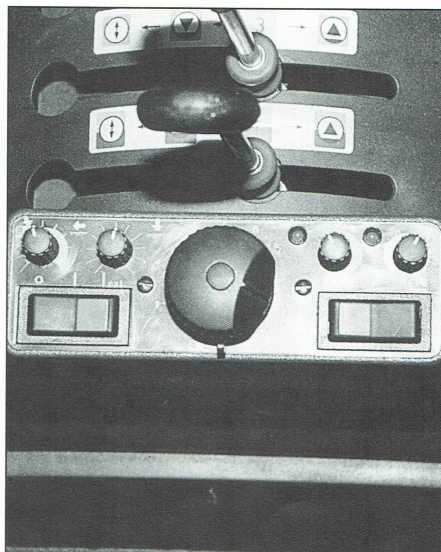
I N T E R C O O L E R



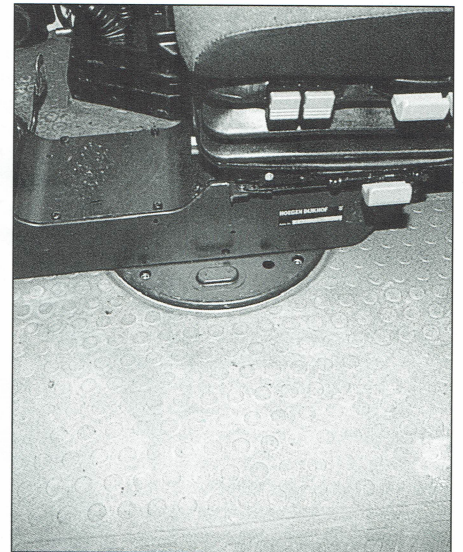
Een motor kun je opvoeren met een turbo. Die zorgt ervoor dat de inlaatlucht onder druk in de cilinder komt, waardoor de verbranding van de diesel toeneemt. De turbo staat door zijn hoge toerental ook veel warmte af aan de inlaatlucht. Het nadeel hiervan is dat deze opgewarmde lucht minder zuurstof bevat dan koude lucht. En minder zuurstof betekent minder verbranding. Door de inlaatlucht na het passeren van de turbo te koelen vergroot je het rendement van de verbranding in de motor nog eens extra. De intercooler zorgt hiervoor. Bij de Mercedesmotor van de MB-trac 1800 is deze vlak voor de radiator gemonteerd.



Het rijcomfort van de MB-trac 1800 is prima. Alleen het ontbreken van stuurverstelling is een gemis



Een toevoeging aan de elektronische hefinrichting is de cilinderdrukregeling. Daarmee kan een deel van het werktuiggewicht overgedragen worden op de achteras van de trekker



Een draaistoel behoort tot de opties van een MB-trac 1800. Behalve dit onderdeel is ook de stuurkolom op het draaiplatform gemonteerd

zijn vrijwel gelijk. Dat komt goed van pas tijdens werkzaamheden waarbij je 'achteruit' moet rijden. Maishakselen is daar een voorbeeld van.

Investering

Van MB-trac's is bekend dat ze in veel uitvoeringen leverbaar zijn. Zo is de versnellingsbak uit te breiden met een voorschakelbak. Achter

op de trekker kun je een opbouwframe voor veldspuiten monteren. Een frontheffinrichting behoort eveneens tot de extra's en niet te vergeten de draaistoel. Al met al zijn dit opties voor een meerprijs van 15.000 gulden. Als we het aanschafbedrag à 225.305 gulden (standaarduitvoering) daar nog eens naastzetten zien we dat de investering in een MB-trac 1800 niet gering is.

Het is wel zo dat de MB-trac vanwege zijn opbouwruimte boven de achteras meer te bieden heeft dan een gangbare trekker. Wanneer je die kunt benutten komen de genoemde bedragen beter tot hun recht. □