



De cabine is nogal smal, waardoor er binnenin maar weinig ruimte is. Het meenemen van een bijrijder is eigenlijk uitgesloten. Deze aanpak zorgt er wel voor dat — ook met grote banden — kleine spoorbreedten mogelijk zijn. U moet er dan wel rekening mee houden dat de asuiteinden fors buiten de trekker uitsteken. Deze kunnen nog wel eens een steen des aanstoots vormen

De haak die de topstang omhoog moet houden als die buiten dienst is, schiet volledig tekort. Ook het monteren van de topstang in een andere plaats wekt irritatie op: het is een omslachtig systeem.

De hefkracht tussen de kogels bedraagt volgens John Deere maximaal 5.720 daN (5.830 kg). Door het hele traject is het echter aanzienlijk lager. Wij kwamen daar aan 4.310 daN (4.400 kg). Voor zo'n zware trekker als deze valt dat tegen. Zeker omdat er al twee hulphefcilinders zijn gemonteerd. John Deere claimt echter dat gemeten op 61 cm achter de kogels (OECD-metmethode, de hefkracht nog nagenoeg gelijk is aan die tussen de kogels, waardoor de praktijk de hefkracht als voldoende ervaart. Wij hebben dit niet kunnen meten, maar een feit is wel dat we in de praktijk geen problemen met de hefkracht hebben gehad.

De trekkrachtregeling loopt via de trekstangen. De trekker reageert daarmee voldoende vlot op de werktuigen. Tussen positie- en trekkrachtregeling is er een traploos instelbare mengregeling.

De bedieningshendel zit rechts van de bestuurder op een plezierige plaats. De hef reageert (met name bij het heffen) wat schokkerig.

Weinig liters

Tot een druk van 100 bar levert de

wielen zich bij scherp draaien als het ware onder de trekker vouwen. Die hoek is er ook de oorzaak van dat bij stilstand de voorbanden zich soms 'vastzetten'. De trekker moet steeds iets in beweging zijn om goed te kunnen sturen. Dit went, maar fijn is anders. We vragen ons af of de nadelen van deze extreme casterhoek (13 graden) wel opwegen tegen het voordeel van scherper draaien.

blokken aan de binnenzijde van de trekstangen. De verstelmogelijkheden zijn beperkt, het is omslachtig en ze zijn alleen geschikt voor categorie 2 of 3.

Een andere afwijking betreft de lengteverstelling van de hefstangen; daarvoor heb je een steeksleutel 42 of 43 nodig, terwijl je met de andere hand een vergrendelklep omhoog moet houden. Dat is niet erg handig. Wel heb-

ben beide hefstanden een gemakkelijk instelbare verticale pendelmogelijkheid.

Positief is het 'dubbele' aankoppelgemak: de trekstangen zijn voorzien van snelkoppelingen en zijn uitschuifbaar. Daardoor mis je een afstandsbediening minder dan bij andere trekkers. Desondanks was het gemakkelijk geweest als zo'n voorziening er op had gezeten.

Verlicht type

Op het punt van de verlichting is goed te merken dat je met een trekker van een ander continent te maken hebt. Op de plaats waar normaal de breedte- en knipperlichten zitten (aan de voorkant van het spantbord) bevinden zich twee extra koplampen annex verstralers. Verder zijn er nog vier futuristisch ogende koplampen in de neus.

De hendel van de knipperlichten zit ver weg waardoor je het bedienen als te omslachtig ervaart.

Afwijkende hef

De hefinrichting van de 4050 wijkt nogal af van wat wij in Nederland gewend zijn. Het duidelijkst komt dat naar voren bij de stabilisatie. Deze bestaat enkel uit

blokken aan de binnenzijde van de trekstangen. De verstelmogelijkheden zijn beperkt, het is omslachtig en ze zijn alleen geschikt voor categorie 2 of 3.

Een andere afwijking betreft de lengteverstelling van de hefstangen; daarvoor heb je een steeksleutel 42 of 43 nodig, terwijl je met de andere hand een vergrendelklep omhoog moet houden. Dat is niet erg handig. Wel heb-

ben beide hefstanden een gemakkelijk instelbare verticale pendelmogelijkheid.

Positief is het 'dubbele' aankoppelgemak: de trekstangen zijn voorzien van snelkoppelingen en zijn uitschuifbaar. Daardoor mis je een afstandsbediening minder dan bij andere trekkers. Desondanks was het gemakkelijk geweest als zo'n voorziening er op had gezeten.



De brandstoftank heeft een plaats gekregen in de neus van de trekker. Het is dus zaak om bij het tanken de goede dop te pakken, opdat de dieselolie niet in de radiator terecht komt. Als de tank vol is, vormt deze met zijn 246 liter inhoud een aanzienlijk frontgewicht. Aan het eind van een lange dag wordt het dus moeilijker de voorwielen op de grond te houden



Onze testtrekker was als een extra voorzien van een radargestuurd informatiesysteem. Het geeft onder andere de exacte rijsnelheid weer en vergelijkt dat met de technische snelheid. Daaruit ontstaat het percentage slip. Na invoeren van de werkbreedte houdt deze Performance Trac 3, zoals hij officieel heet, voor u ook de bewerkte oppervlakte bij