

Zeitschrift: Landtechnik Schweiz
Herausgeber: Landtechnik Schweiz
Band: 51 (1989)
Heft: 1

Rubrik: Maschinenmarkt

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 02.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Gemeinsamer Weg von MB- und In-Trac

Die Vorstellung der Trac-Reihe von MB-trac 700 mit 50 kW bis zu MB-trac 1600 turbo mit 115 kW stand im Mittelpunkt einer Besichtigung der Firma MB-trac, zu der der Importeur in der Schweiz, Robert Aebi AG, die Maschinenberater und Maschinenkundelehrer eingeladen hatte.

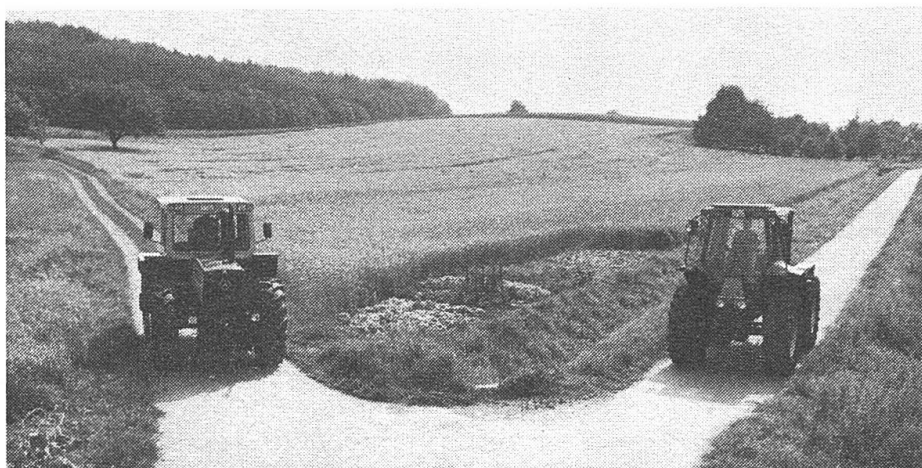
In die Vorführung miteinbezogen wurden auch die beiden «eingeherratenen» In-Trac 115 PS und 150 PS. Im Schulungszentrum wurde Einblick in technische Details gegeben. Zum Beispiel befürworteten die Trac-Leute die elektronische Regelhydraulik nicht. Begründet wird dies mit der Robustheit des bisherigen mechanischen Regelsystems. (Der Preis spielt in den Trac-Höhen offenbar nicht mehr eine entscheidende Rolle.)

Beim Allrad – generell mit gleich grossen Rädern – ist das Selbstsperrdifferential kein Thema. Wenn ein Differential gesperrt wird, dann zu 100%.

Im Feldeinsatz wurden die Tracs vorgeführt und die Kurs-Teilnehmer hatten die Gelegenheit sich von der Nützlichkeit der 4 gleichgrossen Triebräder bei eigenen Fahrversuchen zu überzeugen.

Fahrzeugproduktion: Unimog und MB-trac

Im Werk Gaggenau wird der Unimog in elf Grundtypen mit zahlreichen Varianten zum Einsatz für Land- und Forstwirtschaft, Gemeinden, Industrie und Gewerbe produziert. Mit Motoren im Leistungsbereich von 38 kW



Nach der Begrüssung durch die Leute von Trac-Technik, eine Tochterfirma von Mercedes Benz und Klöckner-Humboldt-Deutz, besuchten die Landmaschinenfachleute aus der Schweiz . . .



. . . das MB-Werk Gaggenau.

bis 125 kW (52 PS bis 170 PS) und seinen Möglichkeiten zum Betrieb einer Vielzahl von Anbaugeräten, wird das Allradfahrzeug den unterschiedlichsten Einsatzarten gerecht.

Der MB-trac, im Konstruktionskonzept dem Unimog verwandt, ist die zweite Fahrzeugbaureihe der Gaggenauer Produktion. Der Allradschlepper wird in acht Grundtypen gefertigt mit Motoren von 50 kW bis 110 kW (68 PS bis 156 PS). Als schwere Arbeitsmaschine hat sich der MB-trac besonders in der Land- und Forstwirtschaft bewährt.

Unimog und MB-Trac durchlaufen die gleichen Produktionsab-

teilungen: Das Presswerk für die Fahrerhausteile, den Fahrerhaus-Innenausbau und den Rahmenbau. Im Rahmenbau werden auch die vormontierten Achsen angebaut und die fertigen Rahmen lackiert. Anschliessend erfolgt der Einbau der Antriebseinheit Motor-Kupplungs-Getriebe.

In der Endmontage treffen die parallel ablaufenden Fertigungsabschnitte Rahmenbau und Fahrerhausbau zusammen. Hier werden die nahezu kompletten Fahrerhäuser auf die Fahrgestelle aufgesetzt und hier erhalten die Fahrzeuge den letzten Schliff.