

wat een Trac is. Een spontaan antwoord is vaak: vier even grote wielen. Maar een Ford County en een kniktrekker horen niet tot de Tracs. Een alternatieve plaatsing van de cabine en drie aanbouwruidtes horen er ook bij. Of moet je gewoon zeggen dat een definitie van het woord 'Trac' niet ter zake doet en het gewoon gaat om de prestaties in het veld?

### Techniek contra prijs

Een goed zicht, twee even sterke assen, twee hefinrichtingen, een sterke frontaftakas en een derde aanbouwruidte maken het Trac-concept duur.

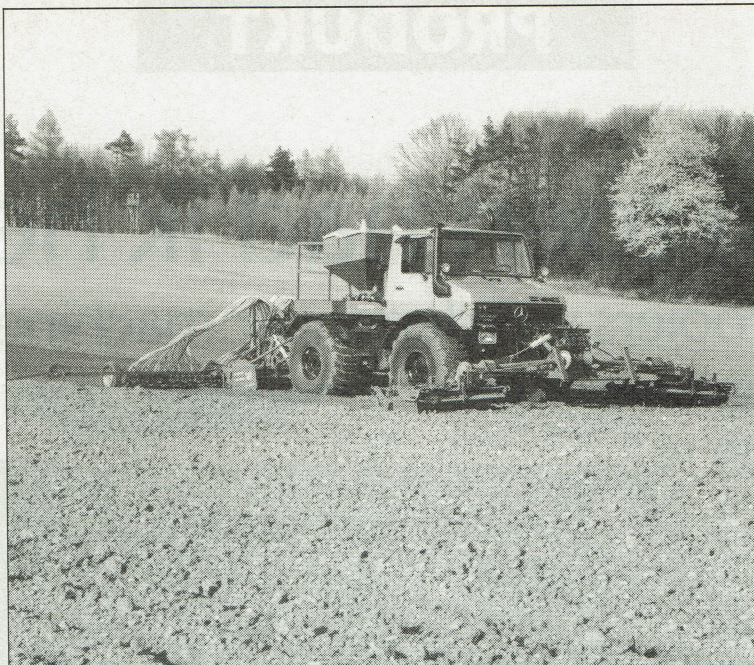
Ook de verkoopaantallen en de krimpende markt bemoeilijken de concurrentie. Een Duitse Trac is gezien de lonen extra duur. Het feit dat Deutz en Daimler Benz in '87 samen kwamen omdat Daimler haar Trac-project wilde beëindigen (terwijl ze kennis en onderdelen kon putten uit Unimog), had voor Deutz een teken aan de wand moeten zijn. DB berekende dat een Trac niet winstgevend kon zijn. Dat Deutz wél doorging, had uiteraard (na tweemaal floppen van een Intrac) met eergevoel te maken. Ook is Deutz Fahr meer op landbouw gericht dan Daimler Benz.

Ten derde heeft de Trac gewoon goede argumenten in huis. Dat begint nu, een jaar nadat Deutz het Trac-gebeuren definitief stillegde, bij het grote publiek door te dringen.

### Schlüter

Schlüter is Duits en verkoopt weinig trekkers: dat maakt haar produkt duur. Toch doet de Eurotrac met een vermogen tot 140 kW (190 pk), middenmotor, kantelbare cabine en verschuifbaar ballastgewicht het momenteel goed in de voormalige DDR. Qua trekkracht en als basis voor zelfrijdende oogstcombinaties is de Eurotrac een kanjer. De verkoopcijfers – 84 trekkers over de eerste negen maanden van 1991 – liggen nog te laag voor een zorgeloze toekomst.

Twijfels spruiten ook voort uit de zelfstandigheid van Schlüter. De kapitaalvoorziening staat daar-



*De Unimog is een oude bekende in de (Duitse) landbouw. Uitgerust met moderne techniek zoals cilinderdrukregeling is de Unimog een directe concurrent van de Trac*



*De Xylon van Fendt is gebaseerd op de GTA werktuigendrager met de cabine in het midden in plaats van achterop*

door onder druk. De aangekondigde samenwerking met Claas is niet doorgegaan. Andere fusies hebben kans van slagen als de partner interesse heeft in de Eurotrac, want verder heeft Schlüter geen moderne techniek in huis.

### JCB

De toekomst voor de JCB Fastrac, met vermogens van 88 en 107 kW (120 en 145 pk), lijkt goed. Met haar kennis van graaf-laadcombinaties en wielladers, heeft JCB een Trac gebouwd met twee geveerde

assen, een goede gewichtsverdeling, een middencabine en een topsnelheid van ruim 70 kilometer per uur.

De JCB heeft de complete hef en de trekhaken bevestigd aan de achteras, zodat de werktuigen niet meer worden beïnvloed door de vering. De bestuurder zit midden in de cabine, waardoor het zicht naar links- en rechtsvoor gelijk is. De ruimte achter de cabine is niet groot, maar een 2.000-liter-opbouwspuit vindt er een plaats. De Engelse afkomst geeft een prijs te

zien, die onder die van Duitse Tracs ligt.

### Fendt

De Fendt Xylon is het logische vervolg op de GTA (de 4WD werktuigendrager), want die zit met vier even grote wielen en drie aanbouwruidtes al dicht bij het Trac-concept. De Xylon heeft met de cabine in het midden een betere gewichtsverdeling dan de GTA, maar niet zo goed als een JCB of Unimog die de motor vóór hebben. Omdat de motorkap ontbreekt, is er goed zicht op de voorwielen. De Xylon heeft omwille van de draaicirkel vóór kleinere banden dan achter.

### Unimog

Daimler Benz trok zich ook terug uit het Trac-gebeuren omdat deze fabrikant met de Unimog een goed alternatief in huis heeft. Door ontwikkelingen als Terramatic (het frame op constante hoogte) en cilinderdrukregeling (extra trekkracht) ligt de Unimog nu dichterbij de Trac dan 20 jaar geleden. Met de goede gewichtsverdeling presteert de Unimog ook sterk in het veld. De 2100 Powerstar is met 155 kW (214 pk) de sterkste uitvoering. De 1700 'Hochrad' heeft met banden 12.4 x 46 een bodemvrijheid van 81 cm. Nadelig zijn de zit uit het midden en het geringe zicht op voorwielen en frontwerktuigen.

### Toekomst voor de Trac

Met de komst van de Eurotrac, de JCB en de Xylon begint de Trac zich een vaste plaats te verwerven. De Trac is duurder dan de gewone trekker, maar dat verschil kan met het aantrekken van de verkopen afnemen. Voor een loonwerker of grote boer die veel met combinaties werkt is de meerprijs gerechtvaardigd, maar standaardtrekkers groeien met hun grotere voorbanden en zware fronthef naar de Trac toe. De Trac houdt het voordeel van de logisch geplaatste middencabine.

Ook de tijd werkt nu in het voordeel van de Trac: de moderne boer redeneert vaker: als het goed werkt, waarom niet? □