

Een bijzondere gewaarwording; 80 km per uur rijden met een landbouwtrekker. Het kan met de Trantor. De vraag is of het een renpaard of een werkpaard is.

# Met 80 over de landweg

'Meer dan een trekker'. Met deze slogan presenteerden Stuart Taylor en Graham Edwards op de Smithfield Show in 1976 de eerste versie van de Trantor. Het idee was een trekker die meer zou kunnen dan de traditionele trekker. Dat 'meer' zagen Taylor en Edwards vooral op het gebied van transport. Uit eigen onderzoek wisten zij dat de gemiddelde boer op zijn langzame trekker veel tijd verdeed met transportwerk.

Edwards en Taylor zagen de oplossing in de vorm van een trekker die speciaal ontworpen zou zijn voor snel transport.

Licht van gewicht, met een geveerde voor en achteras. Het prototype dat in 1973 gereed was voldeed aan het beeld dat hen voor ogen stond. De Trantor reed zo'n 80 km/h met een lege kipper, 50 à 60 km/h met een volle en gaf aan drie personen een goede zitplaats. Het doel was bereikt: de benodigde tijd bij transportwerk over de openbare weg werd met meer dan de helft verkort. Boeren die voor dat doel de Trantor gebruikten, waren enthousiast.

**Hefinrichting, hydrauliek-aansluitingen en een aftakas: alle onderdelen van een normale trekker zijn op de Trantor aanwezig. De oppikhaak is pneumatisch geveerd om bij hoge transportsnelheden de klappen van de trailer op te kunnen vangen**



TEKST: HENK BEUNK FOTO'S: DEAN FOREST, TRANTOR

## Wisselende functie

De ontwerpers hadden echter twee aspecten van het boerenwerk onderschat. Ten eerste koopt een boer een trekker nooit voor maar één soort werk. Waar nodig moet die trekker ook ander werk kunnen doen, ook als dat zwaar werk is. Ten tweede doen zich aan weerszijden van de transportlijn (op het erf en op het land) situaties voor, waar de trekker ook ingezet moet kunnen worden. Snel transport verliest zijn betekenis, als je op het land de kipper achter een normale trekker moet doen, als de Trantor het niet kan bolwerken.

In plaats van 'meer dan een trekker', bleek de Trantor in de praktijk vaak 'minder dan een trekker'. Hij kon bijvoorbeeld met zijn kleine wielen en geringe eigen gewicht zijn motorvermogen niet op de grond overbrengen. Verder bleek ploeg- en cultivator-werk problemen op te leveren; een automatische diepteregeling kan niet functioneren in samenhang met een geveerde achteras.

Een ander punt was dat er geen waardevolle aftakas op de Trantor zat. Er kon te weinig vermogen worden overgebracht.

Voor echt zwaar werk was een Trantor, ondanks zijn hoge motorvermogen, niet geschikt.

## Licht werk

Maar de boer die een Trantor kocht als een voertuig voor transport op de openbare weg en voor licht landbouwwerk kon tevreden zijn. Werkzaamheden zoals zaaien, kunstmeststrooien en spuiten zijn prima met de Trantor uit te voeren. Een loonwerker in het Engelse graafschap Somerset kocht in een korte tijd drie Trantors en verzag deze van Trelleborg banden. Hij realiseerde zo een extreem lage gronddruk. Met een spuitmachine ontstond er een ideale combinatie.

## Veranderingen

De Trantor, die zijn debuut maakte in 1976, had tweewielaandrijving, een vrij kleine maat achterbanden en een 59 kW (80 pk) viercilinder motor. Toen al snel bleek dat deze 'serie 1' met het zwaardere landbouwwerk niet uit de voeten kon, viel de keus op meer motorvermogen (een zescilinder met 88

kW, 120 pk) en een grotere bandenmaat.

De constructeurs hadden gemerkt dat het publiek de Trantor niet als een landbouwtrekker beschouwde. De cabine van de 'serie 2' werd kleiner en er zat een laadplatform achter. Ook kwam er een echte aftakas op de trekker; eentje die flink wat vermogen kon overbrengen.

In 1979 kwam er voorwielaandrijving bij. Op papier kon de Trantor nu goed met zwaar landbouwwerk overweg. In de praktijk kwam het probleem van de lichte constructie (die niet veranderd was), echter in versterkte mate terug. De boer wilde er nu, op grond van het motorvermogen, nog zwaardere klussen mee doen.

## Serie 3

Deze zomer toonde Edwards mij de concepttekeningen voor de Trantor 'serie 3'. De trekker begint daarop veel overeenkomsten met de MB Trac te vertonen. Hij komt dus weer dicht in de buurt van de reeds bestaande trekkers; voertuigen die gebouwd zijn om te trekken en daarnaast, door snelgang, geveerde stoel en radiaalbanden in redelijke mate geschikt zijn voor transport.

Ook voor Edwards en zijn collega wordt het een compromis: het unieke van de Trantor is er dan af. Dit gebeurde eigenlijk al bij de overgang van de 'serie 1' naar de 'serie 2'. De wendbaarheid van de trekker liep toen terug door het monteren van voorwielaandrijving (de draaicirkel werd groter). Verder nam het gewicht toe, hetgeen ook in strijd was met de uitgangspunten van de constructeurs. Beide heren beseffen echter dat alleen maar 'uniek' voor de gewone boer niet genoeg is. Een trekker moet voor hem universeel zijn.

Of de 'serie 3' ooit productierijp zal zijn, is de vraag. De belangstelling voor Trantor is door de beperkte toepasbaarheid teruggelopen. Edwards en Taylor zitten eigenlijk te wachten op overname door een kapitaal-krachtige fabrikant, die weer geld in hun idee wil pompen. Edwards zegt met een firma in onderhandeling te zijn. Tegelijkertijd weet hij dat de eveneens Engelse fabrikant van laadschoppen JCB ook werkt aan een snelle trekker en daarmee mis