

Als de naam Schlüter ter sprake komt, associëren we dat meteen met groot en sterk. Grote robuuste trekkers, bekend van de enorme zware modellen als de 235 kW sterke (320 pk) Profi Trac 3500 TVL. Een Schlüter als deze wordt gekenmerkt door een meters lange motorkap en een huis van een cabine. De ruime entree met joekels van schuifdeuren maken de trekker nog indrukwekkender.

Schlüter heeft vanwege de naam zware trekkers te produceren (ze hebben er ook van 66 kW (90 pk)) jarenlang een flink marktaandeel gehad in het kleine marktsegment van trekkers boven 110 kW (150 pk). Die positie hielden ze vast tot het einde van de jaren '80. In 1988 was de verkoop echter al flink gedaald, vooral in de landbouwsector. De Schlüter-trekkers waren te veel verouderd en daardoor lieten de (grote) klanten het afweten. Daarmee leek ook het einde van Schlüter in zicht. Hoe kan zo'n kleine fabrikant met slechts 250 medewerkers nu nog een nieuw product uit de grond stampen, vroeg iedereen zich af? Terwijl iedereen die vraagtekens zette, broedden de mensen van de ontwikkelingsafdeling van Schlüter echter in alle stilte op een nieuw product: de Euro Trac.

De Euro Trac is een trekker die al vele malen in de schijnwerpers heeft gestaan. Ten eerste vanwege het verschuifbare frontgewicht, dat tijdens demonstratie en in vakbladen al uitvoerig is belicht (zie ook Trekker-uitgave juli/augustus). Ten tweede vanwege de opvallend moderne vormgeving, waarmee Schlüter het afgelopen jaar één van Europa's belangrijkste industriële design-onderscheidingen in de wacht heeft gesleept. Wij hebben nu eens bekeken wat de Euro Trac werkelijk in zijn mars heeft.

MOTOR Of in de Euro Trac net zoveel kracht zit als in de oude Schlüters hebben we getoetst aan de watergekoelde zescilinder MAN-turbodiesel met intercooler. Bij meting aan de 1000-toerenaftakas geeft de motor een vermogen van 126 kW af. Er gaat dus precies 10 procent aan kracht verloren en dat is niet slecht.

Aan de vermogenskarakteristiek kunnen we aflezen dat de MAN een constantvermogensmotor is. Vanaf 1800 toeren van de motor loopt de kromme vrijwel vlak tot aan nominaal. Zo'n constantvermogen komt bijvoorbeeld goed van pas bij het aftakswerk. Het maximale koppel van de motor, 755 Nm bij 1400

De Euro Trac 1900 is uitgerust met een sterke en robuuste hefinrichting. De maximale hefkraft bedraagt maar liefst 8.878 kg

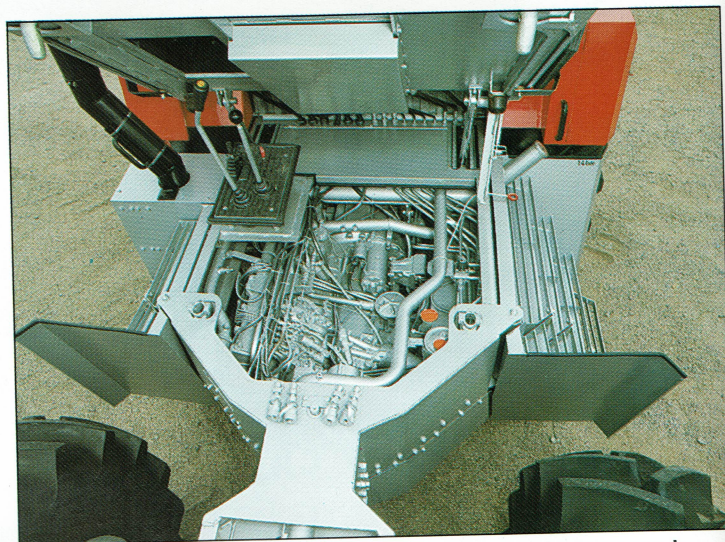


motortoeren, mag er ook zijn. Toch had deze naar onze mening bij een hoger toerental mogen liggen, vooral omdat het koppel na zijn maximum sterk daalt. De huidige situatie heeft echter wel tot gevolg dat het percentage koppelstijging een hoge waarde bereikt, namelijk 39 procent. In de praktijk uiten deze waarden zich in het feit dat de motor amper is te smoren. Zelfs tijdens het ploegen bij laag toerental (1200) onder zware omstandigheden liet de motor het niet afweten.

Een prettige bijkomstigheid is het lage brandstofverbruik van de MAN-motor. Bij 1700 omwentelingen, een toerental waarbij je onder normale omstandigheden ploegwerk verricht, verbruikt de zescilinder 28 liter in een uur. Dat is voor een 140 kW'er heel gunstig. Het specifieke brandstofverbruik bij nominaal toerental, dat we voor vergelijking met andere trekkers gebruiken, onderstreept dat nog eens. Dit bedraagt 236 g/kWh: een verbruik dat ruim onder het gemiddelde ligt.

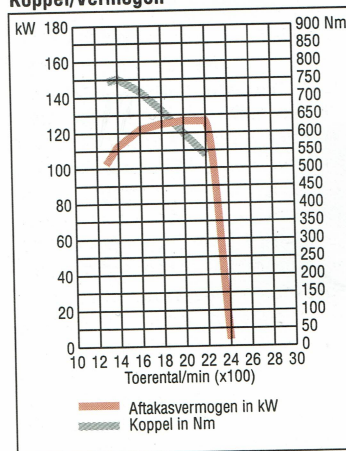
TRANSMISSIE Qua motorprestaties is de Schlüter dus duidelijk dezelfde gebleven en dat is positief. Negatief is het feit dat de transmissie ook dezelfde gebleven is. De Euro Trac 1900 is namelijk uitgerust met een al aardig verouderde ZF-transmissie die ook in de voorgaande modellen ligt. Zo zijn de eerste twee van de zes versnellingen nog steeds ongesynchroniseerd. Bovendien laat de pook zich stug bedienen.

Dat geldt ook voor de driestandige groepspook (inclusief achter-

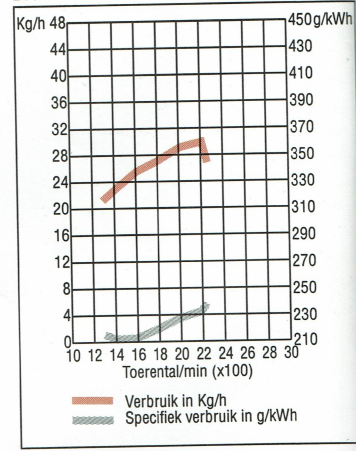


De 140 kW MAN-motor is sterk en zuinig. Het maximale koppel gemeten aan de 1000-toerenaftakas bereikt de indrukwekkende waarde van 755 Nm. Het specifieke brandstofverbruik blijft beperkt tot een maximum van 236 g/kWh

Koppel/Vermogen



Brandstofverbruik



Vermogen, koppel en brandstofverbruik van de Schlüter Euro Trac 1900, gemeten aan de aftakas volgens OECD-normen