

IN-TRAC

Vier evengrote wielen, twee evensterke assen, drie op- of aanbouwruidtes en goed zicht op het werk. Volgens Trac-techniek is dit het trekker-concept van de toekomst. Henk Beunk reed met deze bijzondere Deutz en ontdekte sterke kanten, maar ook punten die tot nadenken stemmen.



Zonder twijfel een zeer afwijkende vormgeving; je mist de motorkap. De bestuurder zit net zoals bij een vrachtwagen boven de motor. Achter de kabine zit een forse opbouw-ruimte

Een kleine twintig jaar geleden kwamen Klöckner Humboldt Deutz (KHD) en Daimler Benz gelijktijdig met een 'alternatieve' trekker op de markt. De Intrac van KHD had kleine voorwielen en grote wielen achter. De cabine stond voorop en daarachter zat een grote opbouwruimte. De MB Trac van Daimler Benz had vier evengrote wielen, een cabine middenop en daarachter een kleine opbouwruimte. Beide hadden drie posities om werktuigen aan- of op te bouwen: achter, voor en bovenop. De naam 'trac' was daarmee gedefinieerd.

IJskast

Daimler Benz had destijds de MB Trac al een poos klaar, maar men achtte de tijd niet rijp voor een dergelijk concept. KHD kwam echter met de Intrac op de markt, waarop Daimler Benz de MB Trac uit de ijskast haalde en versneld introduceerde.

In de jaren die volgden wist de MB Trac zich een plaats te veroveren, met name bij loonwerkers. In combinatie met een opbouwspuit stond de MB in het veld zijn mannetje. De geveerde vooras plus de gunstige plaats van de cabine zorgden voor plezierig transport. De Intrac bleef in de introductie-fase steken. Twee redenen werden door ingewijden genoemd: de kleine voorwielen boden te weinig houvast voor trekkracht en de cabine voorop maakte de Intrac te modern. Boer en loonwerker herkenden geen 'trekker'.



De frontheef heeft een hefkracht van viereenhalf ton. De bediening loopt normaal via een stuurventiel maar kan ook lopen via de elektronische sturing van de achter-hef

Rollen omgedraaid

Eind 1985 presenteerde KHD in Frankfurt een nieuwe IN-trac (het werd nu ook anders geschreven; voorheen was het Intrac). De cabine voorop was gebleven, maar wat betreft de aandrijving zat men op de toer van Daimler Benz: vier evengrote wielen aan twee evensterke assen. De 'trac-filosofie' was dus aangepast. Korte tijd later werd bekend, dat KHD en Daimler Benz elkaar hadden gevonden in de TTE, de Trac-Technik-Entwicklung; om samen de trekker van de toekomst te maken. Later werd bekend dat de werkelijke beweegre-

nen anders waren. Daimler Benz had besloten om de productie van de MB Trac stop te zetten.

Met de komst van de nieuwe Intrac kreeg men een handvat aangereikt om dat terugtrekken elegant uit te voeren. De belangen van dealers en klantenkring konden ondergebracht worden in een samenwerking met KHD. Zoals het nu lijkt zal er over twee jaar een kleine IN-trac-serie op de markt komen, waarna MB Trac definitief de productie stopt.

Twee typen

Het huidige IN-trac-programma bestaat uit twee typen: de 6.30 en de 6.60 turbo. Beide hebben een zescilinder luchtgekoelde dieselmotor. Uit een inhoud van ruim zes liter komt de 6.30 aan 85 kW (115 pk) en de 6.60 aan 110 kW (150 pk).

Opvallend is, dat de motor van de 6.30 binnenkort op 94 kW (126 pk) gebracht wordt. Volgens Dipl.-ing. L. Fritz van Trac-techniek ligt hieraan ten grondslag dat de In-trac te groot is voor 'maar' 115 pk. Bij een hoogte van dik drie meter, een lengte van ruim vijf meter en vier banden 18.4 R 30 hoort gewoonweg meer vermogen.

Boven je hoofd

Dat de IN-trac een forse trekker is, behoeft geen betoog; je ziet het en je merkt het. De deurklink zit op 1,95 m hoogte; een rare gewaarwording. Na vier treden kom je op de vlakke vloer van de cabine. De instap is een logische beweging en geeft voldoende steun.

Vanuit de stoel is de deur gemakkelijk bereikbaar omdat deze links naast je zit. Hij

TEKST HENK BEUNK

FOTO'S: THEO TANGELDER, TRAC TECHNIK