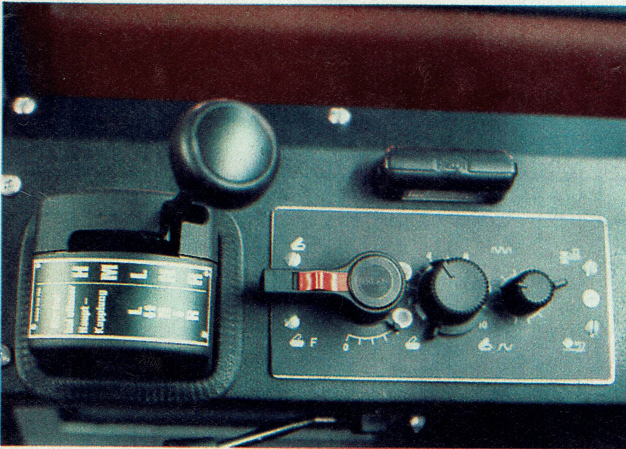
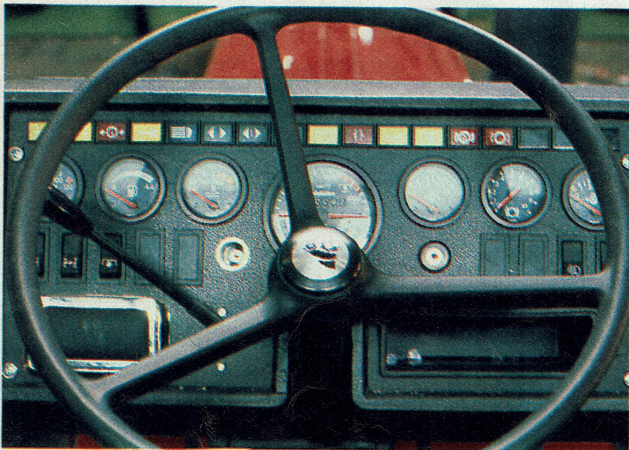


Imposante achterzijde met 20.8 R 42 achterbanden. De hef is categorie drie. De hydraulische hef-stang is een aanpassing van de firma Emonds zelf



Links de hendel voor de 3+1-schakeling per groep; alle vier mogelijkheden zijn onder belasting te gebruiken. De knoppen zijn voor het bedienen van de hef



Traditioneel ogend instrumen-tenpaneel met groot stuur. In het zwarte vakje rechtsonder wordt digitaal de rijsnelheid aangegeven

ook. Maar uitgedrukt in speciefiek gewicht komt het echter op 55 kg/kW. En dat is niet veel. Ter vergelijking: de gemiddelde vierwielaangedreven trekker van 60 kW (80 pk) weegt 3.900 kg en komt daarmee op 65 kg/kW.

De Schlüter is dus per kW motorvermogen niet zwaar. Toch is het risico met de tien ton totaalgewicht dat de druk per vierkante centimeter grond te groot wordt. Het contactoppervlak van de banden van deze trekker zou 2,5 keer groter moeten zijn (van vier naar tien ton) dan van de banden van een 60 kW-trekker. Onder die voorwaarde zou de druk per vierkante centimeter grond gelijk blijven. De 20.8 R 42 achterop en 20.8 R 34 voorop halen die norm echter bij lange na niet.

Dubbellucht monteren op een trekker als deze ligt ook niet direct voor de hand. Ten eerste is zo'n wiel door afmetingen en gewicht moeilijk te monteren. Ten tweede krijgt de trekker een zeer onpraktische breedte. Ten derde schrikt het gewicht van deze maat dubbelluchtwielen nogal af. Per paar moet u bruto aan zo'n f 20.000 denken.

Prijkaartje

Een Schlüter 2500 VL komt volgens de firma Emonds momen-

teel op een nettoprijs van f 218.000. Ze importeren hem dan zelf via een dealer in Borken (WD). Voor een trekker met een vermogen van 177 kW (240 pk) komt die prijs op f 1.230 per kW. Dat lijkt normaal. De gemiddelde prijs van trekkers in de 60 kW (80 pk) klasse bedraagt namelijk f 1.300/kW. De f 1.230 van Schlüter steken daar gunstig bij af. De prijs van Schlüter is echter netto. Zouden we er eenderde bijtellen om ongeveer een brutoprijs te krijgen (en dus te kunnen vergelijken), dan komt de Schlüter op f 1.640 per kW. Hij hoort dan duidelijk bij de dure trekkers. Zeker als je er bij bedenkt dat trekkers naarmate het motorvermogen toeneemt de neiging hebben om per kW goedkoper te worden.

Schlüter heeft geen officiële Nederlandse importeur. De firma Dabekausen in Heerlen heeft het een tijdje geprobeerd. Maar de meeste van hun potentiële klanten bleven net als voorheen rechtstreeks bij de fabriek kopen.

De Nederlandse belangen worden nimmer behartigd door de Westduitse Schlüter-dealer Landtechnik Borken. Deze is gevestigd in de gelijknamige plaats: een kilometer of 15 bij Winterswijk over de grens.

Hoegen Dijkhof in Doetinchem heeft sinds half december de Schlüter TRAC-modellen in het leveringsprogramma. Deze typen, met vier even grote wielen, passen goed bij het al bestaande programma van Hoegen Dijkhof: MB Trac (van Daimler Benz) en IN-trac (van Deutz-Fahr).

Conclusie

Is Schlüter nu een Rolls Royce onder de trekkers? De vraag moeten we met ja en neen beantwoorden.

Neen, wat betreft technische ontwikkelingen. Schlüter loopt daarmee weliswaar in de voorste gelederen, maar ook andere merken doen dat met hun zware types. Schlüter heeft het voordeel dat het bedrijf dank zij de kleine aantallen (en door het handwerk) sneller met nieuwe technieken kan komen dan een ander. Een voordeel is ook dat Schlüter veel componenten betreft van derden. Ze maken maar weinig zelf.

Ja en neen, wat betreft prijs. Ten opzichte van de Deutz-Fahr DX 8.30 (162 kW, 220 pk) is deze Schlüter bruto maar zo'n f 15 per kW duurder. Ten opzichte van de John Deere 4.850 (158 kW, 215 pk) is het verschil