

bij de Euro Trac alles draait om de onderdelen van ZF, de transmissie is van dit merk en de beide wielassen. De overeenkomst tussen beide is niet alleen het fabrikaat, maar ook de leeftijd. Zo is de vooras nog een relatief oude uitvoering, voorzien van een sperdifferentieel (ZF-Loromatic) met maximaal 45 procent sperwerking. Een modernere as met 100 procent sperwerking was volgens ons bij de 1900 beter op zijn plaats geweest.

Meer van deze tijd is de schakeling van de differentiëlen, evenals die van de voorwielaandrijving. Voor beide functie zijn er eenvoudig bedienbare schakelaars op het dashboard aangebracht.

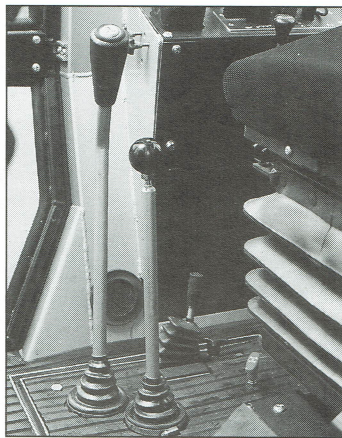
BESTURING De slanke 'voorhand' van de 1900 doet vermoeden dat de wieluitslag groot en daarmee de draaicirkel klein zal zijn. Het tegendeel is waar. Met ingeschakelde voorwielaandrijving heeft deze Euro Trac een cirkel nodig met een doorsnede van 15,5 meter. En dat op een spoorbreedte van 1,95 meter! De grote voorwielen spelen hierbij een rol, maar de grote boosdoener is toch weer de (verouderde) vooras. Als de wielen enigzins zouden kantelen, zoals bij de moderne ZF-assen, zou de draaicirkel beperkter zijn.

Een dergelijke vooras heeft Schlüter al wel toegepast bij de Euro Tracs 1300 en 1600. Deze trekkers hebben een ZF-as met 50 graden wieluitslag en een naloophoek van 5 graden.

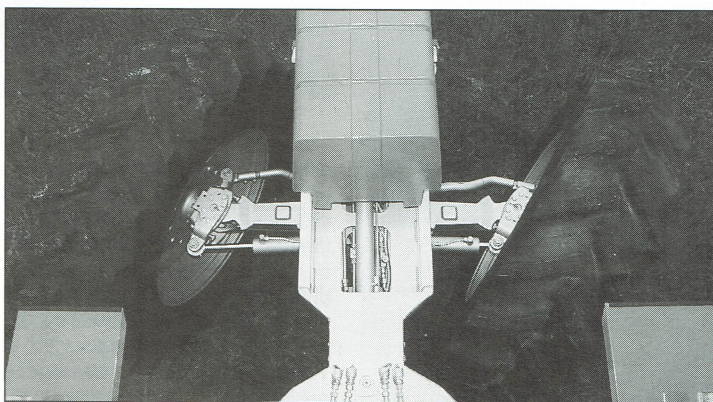
Een minpunt van de hydraulische besturing is de te lage olieopbrengst bij stationair motortoeven. Op dat moment laat het stuurwiel zich zwaar bedienen. Als je daar niet op berekend bent, kan dat tot gevaarlijke situaties leiden.

REMMEN Een geruststelling daarbij is dat de Euro Trac met een zeer degelijk remsysteem is uitgerust. De wielen van de achteras worden in toom gehouden door hydraulische bekrachtigde trommelremmen en die van de vooras door schijfremmen. Gemeten is een remwerking van 75 procent bij een pedaaldruk van 45 N. Daarbij blokkeren de voorwielen net niet, precies zoals het hoort.

ELECTRISCH SYSTEEM De elektrische uitrusting van de 1900 is modern en compleet. Hij is uitgerust met een luxe boordcomputer (Müller), aansluitingen als de voeding voor elektrische randapparatuur en vier handige werkklampen. Een opvallend onderdeel van de uit-



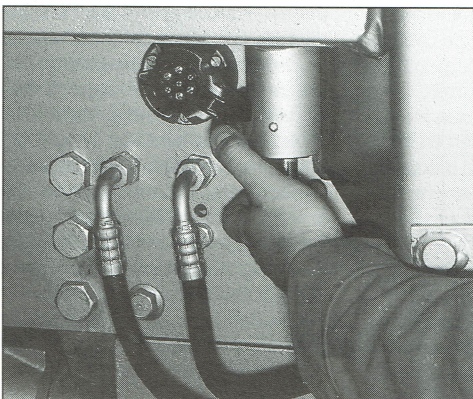
De transmissie van de 1900 is sterk verouderd. De eerste twee van de 6 versnellingen zijn nog ongesynchroniseerd. Ook de bediening houdt niet over. De groepenpook (rechts op foto) bijvoorbeeld, is te kort



De draaicirkel van de Eurotrac is groot: 15 meter. Oorzaak hiervan is de toepassing van een al sterk verouderde ZF-vooras



Een sterke eigenschap van de hydrauliek is de bediening. Met slechts één hendel zijn vier regelventielen te bedienen. Een zwak punt is de beperkte hoeveelheid olie die beschikbaar is voor extern gebruik en de niet overweldigende krachtprestaties



Een groot pluspunt van de Euro Trac ten opzichte van de inmiddels van de markt verdwenen MB-trac is de opbouw mogelijkheid voor werktuigen of voorraadtanks boven de vooras. Daarvoor zul je eerst het frontgewicht moeten verwijderen. Dat kan met een afstandsbediening die je op deze stekkerdoos kunt aansluiten. De knop waaraan je trekt is de vergrendeling van het frontgewicht

rusting is een stekkerdoos aan de neus van de trekker. Hierop kun je de afstandsbediening van het frontgewicht aansluiten als je die van de trekker wilt verwijderen. Schlüter levert daarvoor een speciale bok waar je het gewicht, zonder dat er mensenhanden aan te pas komen, op kunt schuiven.

Een probleem van het elektrische systeem is dat het vlak na het starten van de motor niet direct voldoende stroom levert. Pas nadat het toerental de 1100 is gepasseerd begint het systeem te werken. Daarvoor werkt er nagenoeg niets van de elektrische uitrusting: geen lampjes en ook geen electrohydraulische koppelingen.

CABINE Dat de Euro Trac een opzienbarende verschijning is, heeft de trekker mede te danken aan de fraai gevormde cabine. Het model past uitstekend bij het hele concept. De cabine is niet alleen mooi maar ook comfortabel en dat meer in de zin van 'je voelt je er in thuis'. Dit is te danken aan het vele glas en de zee van ruimte rondom de zitplaats. Daardoor heb je een goed zicht naar alle zijden en aangenaam veel licht in de cabine.

De grote ruimte komt ook van pas bij gebruik van de draairichting. Je klikt één hendeltje naar voren en de gehele stuurinrichting, inclusief stoel, tol je in één seconde om. Dergelijke uitrustingen sieren natuurlijk de trac-trekker. Dat geldt ook voor de toepassing van schuifdeuren. Groot voordeel van deze vorm van deurbevestiging is dat er op geen enkele manier in de opstap wordt gehinderd. Een nadeel is echter dat een schuifdeur voor een goede afsluiting een nauwkeurige ophanging vereist. Helaas ontbreekt die nauwkeurigheid nog bij de Schlüter-cabine.

Op het gebied van geluidsniveau is het comfort nog voor verbetering vatbaar. Volgens onze OECD-metingen bedraagt dit in het ergste geval 83,5 dB(a) en dat is voor een moderne trekker in deze vermogensklasse al bijna onacceptabel.

TREKHAKEN Zoals je dat van een trac-trekker mag verwachten is de trekhaak-uitrusting van de Euro Trac compleet. De uitvoeringen hiervan lopen uiteen van een eenvoudige fronttrekhaak van eigen makelij tot de meer gecompliceerde achtertrekhaak van Rockinger. Dit is een snelverstelbare trekhaak met een volautomatische trekbeek, wat onder meer betekent dat deze op afstand te bedienen is.

De trekbeek is in 8 trappen verstelbaar, maar daarvan zijn er slechts zeven te benutten. Voor de laagste stand zit de zwaaiende trekhaak in de weg. Die zou je eventueel kunnen verwijderen, ware het niet dat de wijze van bevestiging je daar niet toe uitnodigt. Het ding zit namelijk stevig vastgeklonken met een aantal schroeven, die bovendien lastig bereikbaar zijn.

MATEN EN GEWICHTEN Veel vlotter verloopt de verwijdering van het 1200 kg zware frontgewicht. Je plaatst een handige bok op wieltes voor het gewicht en, zoals we al eerder beschreven, schuif je het daar met behulp van de afstandsbediening op. De vrijgekomen ruimte kun je dan benutten voor de opbouw