

Waar zijn al die trekkers gebleven?

De jaren dat in Nederland nog 10.000 trekkers per jaar werden verkocht, liggen ver achter ons. Importeurs mogen nu blij zijn als dit er 4.000 zijn. Minder boeren en meer vermogen per trekker laten het aantal rap dalen. Niet gek dus dat de fabrikanten fuseren en overnemen om de aantallen op peil te houden.



Tekst: Jannes Hoenderken - Foto: Patrick Medema

Kleinere aantallen, maar wel steeds zwaarder. Als je iets kunt leren uit de trekkerverkoop van 1977 tot nu is dat het wel. In de tweede helft van de jaren zeventig werden in ons land jaarlijks meer dan 10.000 trekkers geïmporteerd met als absoluut topjaar 1977. Toen werden in totaal 13.900 nieuwe trekkers afgeleverd. Een aantal dat nog nooit eerder zo hoog was geweest en ook nooit meer zo hoog is geweest. Ook het aantal trekkerbouwers was overigens hoog. Al deze trekkers werden namelijk gemaakt door meer dan zestig fabrikanten. Wie het aantal trekkerbouwers van nu daarmee vergelijkt, concludeert dat er in de periode tot 2003 op de trekkermarkt veel is gebeurd. Zo is volgens het CBS de import in de afgelopen jaren gedaald tot rond 4.500 stuks.

trekker en soms ook tot twee trekkers inruilen voor een nieuwe. Daar komt nog bij dat het aantal boeren, zeker de laatste jaren, flink afnam. Voor kleine merken bleek dat de ondergang. Ze verdwijnen van het toneel. Vanaf 1990 gaan de grote merken op het overnamepad en ontstaan grote concerns.

▪ **Verdwenen**

In de importstatistiek over 1977 staan meer dan zestig merken, met een totale verkoop van bijna 14.000 trekkers. Tussen dat absolute topjaar en de actuele situatie in 2003 is veel gebeurd. Sommige fabrikanten zijn gestopt of exporteren niet meer naar Nederland, zoals Allis Chalmers, Ebro, Hela, Muir Hill, Schlüter en White. Andere merken zijn door een 'grote broer' overgenomen en daardoor van de markt verdwenen, terwijl nog weer anderen zijn samengegaan of gefuseerd. Ook het hydrostatische avontuur van Lely krijgt geen vervolg. Leyland doet rond 1980 de trekkerproductie over aan Marshall, producent van rupstrekkers, maar die samenvoeging is geen gelukkig leven beschoren. In 1992 verdwijnt MB-trac van het toneel. Fabrikant Daimler Benz zag geen perspectief meer in de productie. Het trac-idee is door WF en later door Doppstadt weer opgepikt, maar de uitstraling die het oorspronkelijke ontwerp had, keert niet terug.

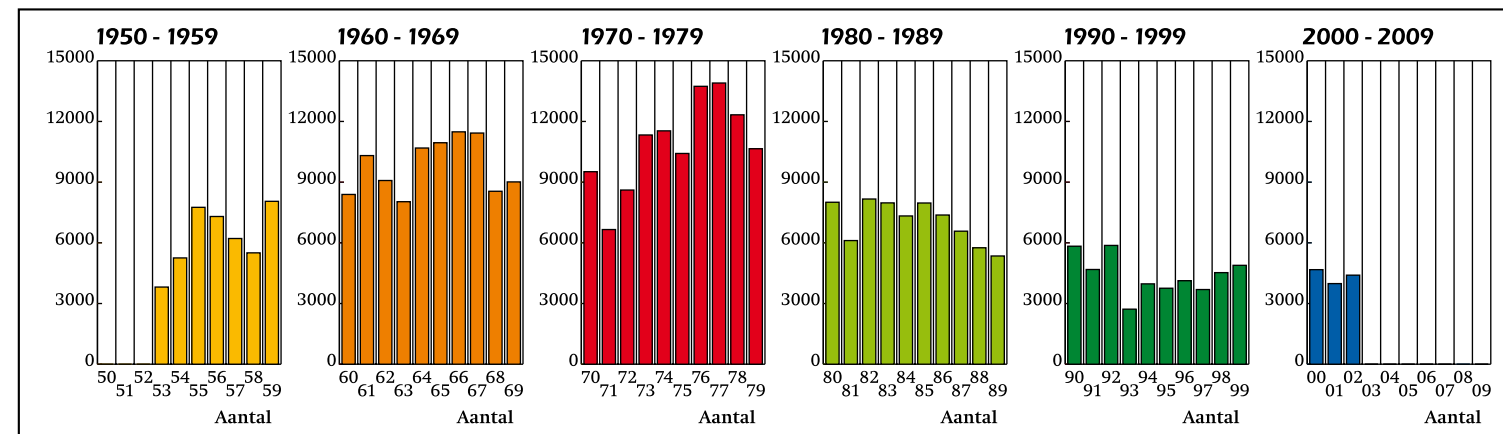
▪ **Gebleven**

Andere fabrikanten gingen op eigen kracht verder en willen van alle vormen van samengaan om uiteenlopende redenen niets horen. John Deere, Lindner, drie merken uit Oost-Europa: Belarus (uit Wit-Rusland), Ursus (uit Polen) en Zetor (uit Tsjechië) en de Japanners Kubota, Shibaura en Iseki, zijn daar goede

voorbeelden van. De laatste drie merken horen ook in dit overzicht thuis omdat ze naast compacttrekkers ook landbouwtrekkers maken en deze op enig moment ook hebben geïmporteerd. Dat geldt ook voor Eicher, waarvan nu alleen nog smalspoortrekkers leverbaar zijn. Tot voor kort waren ook Renault en Valtra in deze groep te rangschikken, maar beide merken zijn in dit jaar overgenomen: Renault door Claas en Valtra door AGCO. Bij Valtra blijft de naam intact, maar de merknaam Renault verdwijnt en maakt plaats voor Claas en komt in de groene kleur op de markt.

▪ **Overnames en fusies**

Bij fusies van trekkerfabrikanten tot aan 1975 werden productielocaties vaak in elkaar geschoven en onder een samengestelde of een nieuwe naam voortgezet. **AGCO** – Een bekend voorbeeld is de fusie van Massey Harris en Ferguson in begin jaren vijftig van de vorige eeuw. Samen zijn zij succesvol verdergegaan onder de naam Massey Ferguson, totdat in 1994 de AGCO-holding de fabriek inlijft. AGCO was in 1991 ontstaan doordat de verkoop van Deutz-Fahr trekkers in de VS mislukte en Robert Ratliff de verkooporganisatie kocht en de AGCO als holding voor trekker- en werktuigenfabrieken stichtte. In 1994 koopt AGCO Massey Ferguson en in 1997 Fendt. Daarmee wordt AGCO een belangrijke speler op de trekkermarkt. Dat belang wordt nog groter als AGCO in 2002 het merk Challenger van Caterpillar overneemt en in 2003 Valtra koopt. Van Challenger gaan in 2004 naast rupstrekken ook wieltrekkers op de markt komen.

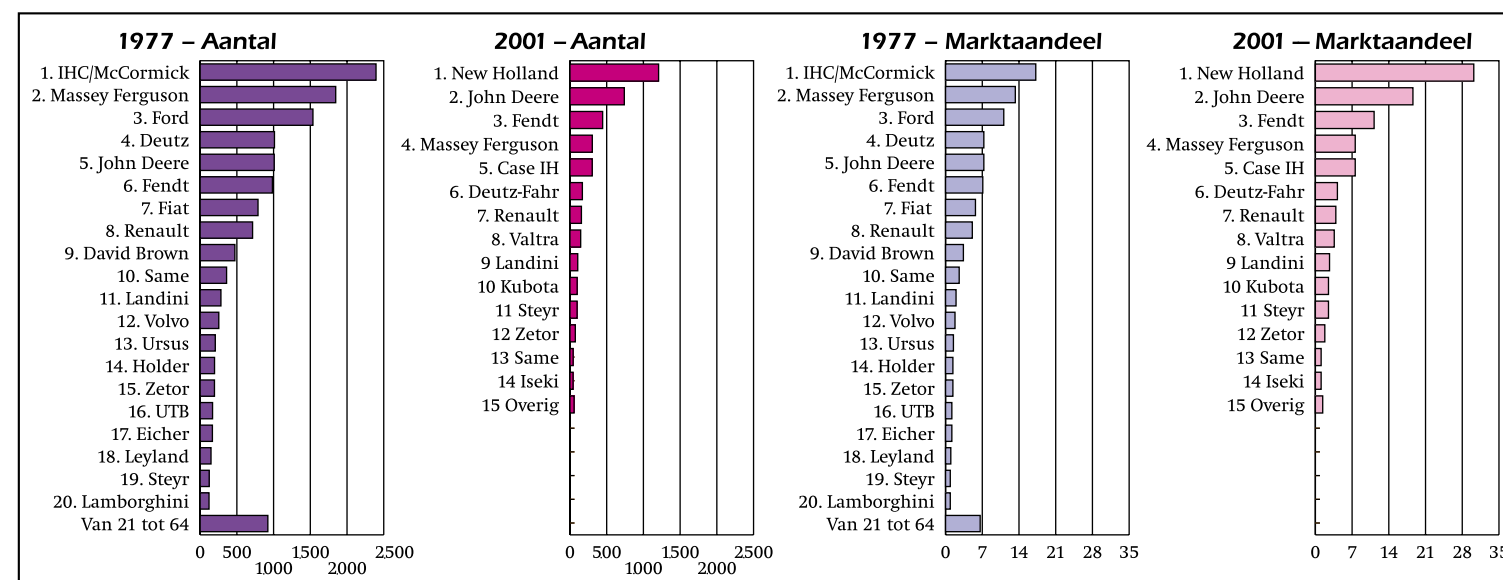


Aantal geïmporteerde drie- en vierwielige trekkers in 25 opeenvolgende jaren, van 1952 tot 1976 en van 1977 tot 2002. (Bronnen: CBS en Vimpolu.)

CNH – De wortels van het CNH concern zijn al heel oud. De merknamen McCormick en Farmall bestonden al in de eerste helft van de vorige eeuw. In 1978 besluit het IHC-concern alleen de naam International te gebruiken voor zijn trekkers. Een ander Amerikaans merk, Case, verdwijnt begin jaren vijftig van het Europese toneel door o.a. de hoge dollarkoers, maar dat verandert in 1972 na de overname van David Brown. Ruim 11 jaar lang worden de trekkers als David Brown Case geleverd. In 1983 verdwijnt de naam David Brown en blijft Case over. Niet voor lang, want in 1985 fuseert Case met het IHC-concern en ontstaat de merknaam Case IH. Daarmee is de drang naar meer niet over, want in 1996 neemt Case IH een meerderheidsbelang in trekkerfabrikant Steyr. Min of meer parallel verlopen de ontwikkelingen bij Ford. Eind jaren tachtig fuseert dit

trekkermerk met New Holland Clayson, fabrikant van oogstmachines. In 1991 wordt Ford New Holland overgenomen door Fiat en gaat het concern verder onder de naam New Holland. In 1999 besluiten Case en New Holland om samen te gaan tot CNH en trekkers en machines op de markt te brengen met de merknamen New Holland, Case en Steyr. Door besluiten van de kartelorganisaties moet CNH de productiecapaciteit bij zowel trekkers als oogstmachines inkrimpen. **SDF** – Bij SDF begint de fusiekoorts in 1972. Dan koopt trekkerfabrikant Same concurrent Lamborghini. Vooralsnog blijven beide fabrieken trekkers zelfstandig maken. In 1977 volgt de tweede stap. Same neemt een meerderheidsbelang in Hürlimann. Het SLH-concern is een feit. Heel geleidelijk worden steeds meer identieke componenten in de drie merken gebruik. In 1995 ontstaat een volledig nieuwe

situatie. Het SLH-concern neemt de complete trekkerproductie van Deutz-Fahr over. De productie van Deutz-Fahr trekkers wordt overgebracht naar de voormalige fabriek van Deutz-Fahr maaidorsers in Lauingen, bij Ulm, Duitsland. Als logisch consequentie verandert de naam in Same Deutz-Fahr (SDF). **ARGO** – De holding ARGO is tot 1994 vrijwel onbekend in de landbouw. Dat verandert met de aankoop van trekkerfabrikanten Landini en Valpadana. Eigenaar industrieel Morra speelt in 1999 in op de beperkingen die de kartelorganisatie aan CNH oplegt en neemt zowel de trekkerfabriek van Case IH in Doncaster (Engeland) als de Laverda fabriek voor oogstmachines in Breganze (Italië) over. Hij bedingt daarbij dat hij de nog steeds goed klinkende naam McCormick mag gebruiken voor de trekkers uit de Engelse fabriek in Doncaster. ■



* Voor 1977 zijn de eerste 20 merken met 12.978 trekkers weergegeven. De overige 922 geïmporteerde trekkers zijn afkomstig van 40 andere merken. Daaronder bevinden zich onder andere Mercedes Benz (met 86 trekkers), Belarus (75), White (10) en Schlüter (met 6 stuks). Situatie vanaf 2001 is dat in ons land nog een flink aantal trekkers van andere merken worden verkocht door importeurs die geen lid zijn van de Vimpolu. Bij die merken horen o.a. Antonio Carraro Shibaura, Ferrari, Valpadana en de laagwaardigpunttrekkers.