



Optimistische Chinees

Kun je voor 23.750 euro een trekker van 66,5 kW (90 pk) kopen? Je zou denken van niet. Toch zet Heus Tractors uit het Zuid-Hollandse Greup dat bedrag achter de Chinese Eurotrac F90-II Turbo in zijn prijslijst.

“**S**tap niet op deze trekker met een nieuwe Fendt of John Deere pet op”, waarschuwt Bert de Heus vlak voor de proefrit met de vierwielangedreven Eurotrac F90-II Turbo. Begrijpelijk. Want hoewel de Eurotrac er bijdetijds uitziet, stamt de techniek onder de zilveren motorkap uit de jaren tachtig. Zou je deze van oorsprong Chinese trekker dus vergelijken met een andere moderne trekker, dan valt dat in het nadeel van de Eurotrac uit. De Chinese trekkerbouwer YTO, een onderdeel van First Tractor Company, gebruikt namelijk als basis voor deze trekker, die hem zelf onder de naam X904 verkoopt, de alom bekende Fiat 80-90. Die werd van 1988 tot en met 1992 gebouwd. Oude techniek dus? Voor de pessimist wellicht, de optimist ziet een trekker vol vertrouwde en bewezen

techniek. Maar eerlijk is eerlijk, het euroteken prijkt niet voor niets in het logo van de trekker. Stond de Fiat 80-90 in 1992 nog voor 90.900 gulden te boek, de Eurotrac F90-II staat nu met 23.750 euro voor iets meer dan de helft in de prijslijst van De Heus. Dat is 264 euro per pk, waarmee hij in dezelfde prijsklasse als Belarus komt. De Heus importeert de trekker sinds begin dit jaar en vormt een aanvulling op de al door hem naar Nederland gehaalde Foton-trekken die onder de naam Eurotrac worden verkocht. Die trekkers, met een vermogen van minder dan 60 pk, doen het vooral goed bij paardenhouders en hobbyboeren. Ook de 66,5 kW (90 pk) sterke YTO kan daar scoren. Maar akkerbouwers kunnen hem ook prima als tweede of derde trekker inzetten.

Technische gegevens

Motor	viencilinder YTO 4,3 l
Vermogen	66,5 kW (89 pk) bij 2.300 toeren
Versnellingen	12 vooruit/4 achteruit
Hefkracht	1.700 kg
Prijs	23.750 euro
Hydrauliekopbrengst	34 l/min bij 180 bar
Eigen gewicht	4.560 kg
Tankinhoud	115 l

Airco

Alle onderdelen van de F90-II zijn van Chinese makelij. Dus ook de vasthoudende viencilinderturbomotor die aan Stage 3 milieu-eisen voldoet en een koppel heeft van 325 Nm bij 1.750 toeren. Helaas klinkt veel motorgeluid in de zacht beklede cabine door. Hoewel een opbergvakje ontbreekt, is die ruime cabine ook voor grote personen goed ingericht. Er is zelfs standaard een airco.

Met een hendel links naast de mechanisch geveerde bestuurdersstoel schakel je de vierwiel aandrijving in, terwijl je met een andere hendel tussen de rijafhankelijke of rijaafhankelijke aftakas kiest. Wil je echter wisselen tussen 540 en 1.000 toeren aftakas, dan moet je de trekker uit. Net als bij de Fiat 80-90 zit daarvoor namelijk een rode hendel op de achterbrug. Terug in de cabine vind je rechts naast de stoel de hendels van de mechanische hef met mengregeling, de handrem en de hendels van twee dubbelwerkende hydraulische cilinders. Er is 34 liter olie per minuut beschikbaar. Onder het radiaal en axiaal verstelbare stuur zoek je tevergeefs naar de hendels van een richting-


aanwijzer of het licht. Daarvoor zitten namelijk drukknoppen op het dashboard. Een grote analoge klok op het dashboard geeft het toerental weer. Twee kleinere klokjes geven watertemperatuur en brandstofniveau aan en een digitale teller onderin de toerenteller houdt het aantal draaiuren bij. Als akkerbouwer mis je de rijnsnelheid. Die wordt nergens weergegeven.

Twaalf versnellingen

De topsnelheid van de trekker ligt volgens fabrieksopgave net boven 30 km/h. Om dat te bereiken heeft de trekker een heerlijk soepel schakelende gesynchroniseerde versnellingsbak met drie groepen vooruit en een achteruit. In iedere groep zijn er vier versnellingen, zodat het totaal op twaalf vooruit en vier achteruit komt. Remmen doet de trekker als geen ander, maar alleen op de achterwielen. De zijruiten van de cabine openen gemakkelijk, net als de achterruit die je met een groot handvat, dat langs de hele ruit loopt, weer dichttrekt. Het zicht vanuit de cabine is goed. Naar links, waar het natte luchtfilter naast de motorkap is gemonteerd, kun je weliswaar

lastig tussen de wielen en de motorkap maar wel goed voor de voorwielen kijken. En ook de flinke uitlaat hindert het zicht naar voren niet erg. Daarentegen is de trekhaak tijdens het aankoppelen van een kipper lastig te zien doordat de 115 liter grote brandstoftank achter de cabine het zicht ontnemt. Ook de hef, die maximaal 1.700 kg tilt, is in zijn onderste stand lastig te zien.

Voor lief

Het dagelijkse onderhoud van de F90-II is eenvoudig. Zonder de motorkap te openen kun je het oliepeil controleren en het luchtfilter reinigen. Open je de motorkap – dat kan in zijn geheel – dan komt de accu tevoorschijn die net voor de radiatoren is gemonteerd. Jammer genoeg kun je die radiatoren niet gemakkelijk wegtrekken om ze schoon te blazen. Om ze los te maken heb je toch echt een sleutel nodig. Maar wederom: voor de spotprijs van nog geen 25.000 euro neem je dat voor lief. 

Internet > 

www.landbouwmechanisatie.nl

Eurotrac F90-II Turbo in detail



▲ De trekker is voorzien van twee dubbelwerkende hydraulische aansluitingen.



▲ De Eurotrac F90 II heeft twaalf versnellingen vooruit verdeeld over drie groepen.



▲ Onder de motorkap ligt een viencilindermotor van Chinese makelij. Bovenop de krachtbron is ook de motor van de airco gemonteerd. Om de koelers te verwijderen heb je moersleutels nodig.