

Der Zentaur

Gut durchdacht, imposante Erscheinung und doch fehlte das gewisse Etwas – das Intrac-Phänomen unter der Lupe. Wir sprechen mit seinem Erfinder

Dem Trac gehörte einst die Zukunft: maximale Zugkraft über gleichgroße Räder, der Fahrer gut geschützt in einer Kabine, zugleich nah an der Vorderachse mit perfektem Blick auf Frontanbaugeräte, hinter ihm viel Raum für Sprühmittel tanks oder Saatgutbehälter, das ganze auf der Grundfläche eines Standardtraktors. Der konsequenteste Trac kam von Deutz – hatte aber keine Chance. Dies ist die „kurze“ Geschichte des Intrac der zweiten Generation.

Die Trac-Revolution war eine dieser weltumspannenden Umwälzungen, die die Welt nicht umspannten und wenig umwälzten. Ähnliches hatte zuvor der Geräteträger versprochen, oder, in kleinerem Maß, der Tragschlepper. Mitte der Siebziger trat nun also der Trac an, um den uralten Standardtraktor abzulösen, der konzeptionell noch in der Nachkriegszeit steckte (der erste versteht sich).

Zu dieser Zeit arbeitete ein junger Entwicklungsingenieur namens Lothar Fritz in der Traktorenabteilung bei Klöckner-Humboldt-Deutz. Der Mann kannte sich aus, er hatte einen Gesellenbrief als Maschinenschlosser, Diplom als Landwirt und als Maschinenbau-Ingenieur, Fachrichtung Landmaschinen. Er hatte zuletzt bei der Maschinenfabrik Schmotzer in Bad Windsheim, westlich von Nürnberg, in der Geräteentwicklung gearbeitet und war dort einer der wahrscheinlich kuriossten Landbaumaschinen westdeutscher Herstellung begegnet, dem Kombi-Record. Schlepper? Geräteträger? Selbstfah-

rende Arbeitsmaschine? All das und doch irgendwie was anderes ...

Die Schmotzer Kombi-Record behielt Lothar Fritz im Kopf, als er im Herbst 1970 nach Köln zu KHD ging. Und deshalb war ihm auf der Stelle plausibel, wohin die Reise mit dem neuen Systemtraktor namens Intrac gehen sollte. Lothar Fritz arbeitete an dessen Entwicklung mit und musste erkennen, dass die große KHD nicht den Mut der kleinen Maschinenfabrik Schmotzer aufbrachte – möglicherweise lag es an einer gewissen Halbherzigkeit bei Deutz, dass der Intrac nach seiner Premiere 1972 nicht recht abhob. Mit Sicherheit lag es auch am MBtrac, mit dem Daimler-Benz ein Jahr später unter großer Fanfare eine eigene Interpretation des Trac-Themas in die Welt rollte. Der Intrac kam jedenfalls auf keinen grünen Zweig.

Umso erstaunlicher, dass er eine zweite Chance erhielt. Lothar Fritz hatte sich zwischenzeitlich mit anderen Projekten befasst und bekam 1984 einen neuen Vorgesetzten als Leiter der Abteilung Traktoren. Der Mann wollte sein konzerninternes Profil schärfen. So gab er Lothar Fritz den Auftrag, einen völlig neuen Schlepper zu erarbeiten. Fritz sah die wunderbare Gelegenheit, die Intrac-Idee noch einmal aufzunehmen und weiter zu treiben als zuvor. Fritz setzte sich ans Zeichenbrett und entwarf einen neuen Intrac – ausgehend natürlich von Komponenten aus der Serienfertigung,



Ganz wichtig diesmal: genügend Pferdestärken unter der Haube!

Deshalb wählte er die Sechszylinder-Schlepper der DX-Reihe als Basis. Die hatten ordentlich Druck, außerdem ein gutes Getriebe und eine angetriebene ZF-Vorderachse. Das Konzept bekam grünes Licht. Allerdings war klar, dass Fritz nicht mit einem großen Budget rechnen durfte, auch nicht mit großer Unterstützung in der Deutzer Entwicklung, wo man sich auf Standardtraktoren konzentrierte. In einer Ecke der Versuchsabteilung fand Fritz einen DX 145, der bereits sein Testprogramm durchlaufen hatte, dazu vier Räder mit der Bereifung 18.4-34. Er packte alles auf einen Tieflader und machte sich auf den Weg südwärts.

In dem Örtchen Pontirolo Nuovo in der Nähe von Bergamo sitzt die Firma SIAC Spa, Spezialist für Traktorkabinen. „SIAC war damals führend in der Kabinentechnik, ich kannte die Firma von einer früheren Zusammenarbeit. Dort entstand der Vorprototyp für den Intrac der zweiten Generation.“ Eineinhalb Jahre arbeitete Fritz mit den italienischen Kollegen, um den abgelegten DX 145 in einen brandneuen Intrac 2000 zu verwandeln. SIAC konstruierte Kabine, Tank und Kotflügel, dazu eine kleine Nase, mehr Zierelement als Funktionsträger, um Familienähnlichkeit herzustellen. Im Unterschied zum ersten Intrac musste der Motor nicht gekippt werden, die Kabine um-

schließt die oberen Partien mit der Sitzkonsole, der Fußraum sitzt vor dem Motor auf Höhe der Achse.

Natürlich gab es knifflige Partien. Eine besondere Hürde bildete das Schaltgestänge, das sich von der rechten Kabinenseite weit nach hinten streckt. Teile der Motorperipherie mussten ebenfalls versetzt werden: Luftfilter, Auspuff, Batterie, Filter, Tank. Die Zahnradfabrik Friedrichshafen lieferte eine verstärkte Vorderachse.

Diese war ausgelegt für höhere Belastungen, die der intensive Einsatz eines Frontkrafthebers mit sich bringt. Sechs Tonnen Achslast, 4400 Kilopont Hubkraft am Fronkraftheber – damit lässt sich was bewegen.

Ein besonderes Problem brachten die gleichgroßen Räder. Der DX 145 war optional mit der Bereifung 18.4-38 zu haben, kombiniert mit 13.6-28 vorne. 34er Räder rundum, damit hätte die Nase zu hoch und das Heck zu tief gegangen. Um den Korpus des Schleppers zurück in die Waagerechte zu bekommen, musste die hintere Achslinie ein Stück nach unten versetzt werden. „Wir haben dazu bei SIAC eine Portalachse mit geschweißten Gehäuse gebaut. Für die Serie habe ich den Konstruktionsleiter bei Deutz bewegen können, eine Portalachse neu zu konstruieren.“

Lothar Fritz war zwar weit weg, aber natürlich nicht vom Werk abgeschnitten. Tatsächlich trug die Zentrale eine Besonderheit bei, nämlich eine Instrumententafel in der Lenkradnabe. Das war eine

Der Sechszylinder aus dem DX 6.50 diente als Basis

KONTAKTADRESSE

Hans Nijmeijer
Hardenbergerweg 20
NL 7778 HP Loozen

Dank der intelligenten Aufteilung von Armaturen und Bedienelementen rechts und links vom Fahrer sowie im Lenkrad bietet sich dem Nutzer freie Sicht auf die Frontbaugeräte

Die Wurzel: Prototyp des Intrac aus dem Jahre 1971. Wenige Monate später ging das Model mit der Bezeichnung Intrac 2002 in Serie



Die SIAC-Kabine bietet neben dem komfortablen Fahrersitz auch Platz für einen Sozius. Noch heute bauen die Italiener Führerhäuser für Traktoren



Viel Glas verspricht gute Sicht, aber auch mollige Temperaturen im Sommer. Die im Kabinendach integrierte Lüftung sorgt für angenehme Frische

Der Kasten zwischen Front- und Heckkotflügel beherbergt Öl-, Luft- und Hydraulikfilter. Die zusätzlichen Kunststoffverbreiterungen an den Kotflügeln fehlen hier. Bis 1987 wurden die Schlepper in der Deutz-Fahr-Farbgebung geliefert, später bekamen sie die MB trac-Hauslackierung



Die Konkurrenz



Die MB Trac-Reihe umfasste seinerzeit acht Typen vom 65/70 (65 PS) bis zum 1500er (150 PS). Der 1800er Intercooler kam 1990



Er wäre mit besserem Marketing und breiter aufgestelltem Vertrieb um einiges erfolgreicher gewesen: der Kramer 1014



Fendt bot mit seinem Geräteträger F 380 Allrad ein echtes Multitalent und setzte 1990 mit der Projektstudie Xylon eins drauf



Auch wenn der Schlüter Euro-Trac LS viele Tests gewann, konnte er das Ruder bei den Bayern nicht mehr rumreißen



Die mechanisch-hydraulische Regelung, kurz MHR, wurde von den Kölnern bei der Serienausführung des Intrac durch eine elektrische (EHR) ersetzt – sie ist gut erreichbar rechts vom Fahrersitz positioniert

In einer Umfrage des *dlz agrarmagazins* von 1989 zeigten sich von über 1500 Einsendern 99,4 Prozent interessiert am Trac-System – dies schlug sich aber nicht in den Verkaufszahlen nieder



clevere Idee, denn jenseits des Lenkrads gab es nichts außer der Frontscheibe. Mit dieser Lösung konnte der Fahrer Instrumente und Frontanbaugeräte gleichzeitig im Auge behalten. Im Herbst 1985 war die Arbeit beendet: „Ich hab den Vorprototypen selbst auf den Tiefloader gefahren zum Rücktransport nach Köln“, sagt Lothar Fritz. Natürlich war er mächtig gespannt, wie der neue Intrac ankommen würde – immerhin hatte sich für ihn ein Konstrukteurs-Traum erfüllt. „Der Vorprototyp war

genau so, wie ich mir einen zukunftsweisenden Traktor vorstellte.“

Er kam tatsächlich an. Die Chefs waren zufrieden, aber die beste Bestätigung kam im November auf der Agritechnica in Frankfurt: „Der Deutz-Stand war ständig überlaufen. So was hatte KHD schon lange nicht mehr erlebt.“ Noch vor Winterbeginn ging der Intrac in die Erprobung (die zugleich Prospektfotos lieferte) und bewährte sich mit Rübenköpfrodern, Frontgrubbern und -pflügen oder 24-Meter-Spritzbalken. Direkt im Anschluss an die Messe begann bei Deutz, von dem großen

Zuspruch inspiriert,

die Serienvorbereitung. Die Produktion des großen Intrac sollte auch im Werk in

Lauringen an der Donau anlaufen. Genau dort, wo das Band für den Vorgänger, Intrac

2004, noch lief. Eine wichtige Modifikation betraf die Kabine.

Der Vorprototyp gewährte Zugang zum Motor anfangs nur durch eine Klappe unter dem Fahrersitz, was keine zufriedenstellende Lösung war. Also baute das Team um Lothar Fritz eine Kippvorrichtung für die Kabine, stieß an der Stelle allerdings wieder auf das Problem der Schaltgestängeführung. Im Verlauf des Jahres 1985 baute Fritz mit seinem Team vier Prototypen, die (der neuen Deutz-Nomenklatur folgend) die Bezeichnung Intrac 6.60 bekamen. Die stummelige DX-Nase war entfallen zugunsten eines noch kürzeren

Zudem bekam der Intrac firmenintern Gegenwind. Fritz erinnert sich, dass der KHD-Entwicklungsleiter für Traktoren ein Gegner des Intrac war, nicht zuletzt weil er befürchtete, dass die Stückzahlen seiner Standardschlepper durch den Intrac beeinträchtigt würden. Außerdem pflegte die KHD-Chefetage in ihren Großstadtbüros nur wenig Verbindung zum wahren Landtechnikleben. Fritz hatte später Kontakt zu Fendt, wo die Vorstände viel näher am Geschehen waren und wussten, worauf es ankam.



Für die ersten Prospekte stand der Prototyp Pate, der „kleine“ 6.05 mit nur 98 PS verschwand schnell von den Werbemitteln – es entstanden fünf Stück



Der Intrac mit Terra-Bereifung: Durch die breite Auflage wird der Bodendruck vermindert – bei über sechs Tonnen Leergewicht von Vorteil

