

Kubota 6x4 van SCK: meer capaciteit door derde as

De derde as die SCK in Kerkwijk onder de Kubota RTV1100 bouwt, geeft deze transporter 2 ton laadvermogen. De extra as stuurt en pendelt; hij hindert daardoor op geen enkele manier de bewegingsvrijheid.

Transporters hebben in de wereld van tuin- en parktechniek hun plaats veroverd: het zijn handige voertuigen voor hoveniers en op golfbanen. Je kunt het nodige materiaal meenemen en er met z'n tweeën in of op. Ten opzichte van de pick-up of de werktuigendrager is de transporter wendbaar, licht en goedkoop. De beperking zit in het laadvermogen: dat houdt meestal op bij 750 kg. Voor serieus werk is dat te weinig. Pieter Struyk (47) van SCK zag de potentie van de Kubota RTV 1100 voor een derde as en daarmee voor een laadvermogen van 2 ton. Zijn constructie is nu praktijkklaar en te koop.

Kwetsbare zode

Struyk redeneert dat een extra as onder een transporter vooral zin heeft als je ermee op het gras van een golfbaan kunt rijden. Voor dat doel moet zo'n extra as aan de achterzijde kunnen sturen. Anders ontstaat er wringing bij het maken van bochten. Struyk leidt vanaf de stuurbekrachtiging van de RTV olie naar de stuurcilinder van de extra as. Die stuurt tegengesteld aan de vooras en zit aan een draaischamel. Struyk koos voor die aanpak, omdat een as met 'autostuur' moeilijker onder te bouwen is. Door het gebruik van een draaischamel beweegt het achterwiel in een binnenbocht naar het middenwiel toe en in een buitenbocht er vanaf. Voor een buitenstaander oogt de 6x4 daardoor als 'een heel beweeglijk karretje' en dat is ook zo. De bestuurder merkt of ziet daar niets van; die rijdt gewoon.

Makkelijk manoeuvreren

De wielen van de achteras zijn spoorvolgend aan die van de middenas. Je hoeft vooruitrijdend dus niet anders te 'sturen' dan met een 2-asser: als het middelste wiel langs een obstakel gaat, doet het achterste wiel dat ook. Achteruit geldt de omgekeerde volgorde. De RTV 6x4 heeft daardoor ten opzichte van het alternatief van een kleine oplegger het voor-



Kubota RTV 1100 6x4 SCK

Merk en type motor	Kubota 3-cilinder diesel
Inhoud en vermogen	18 kW (25 pk)
Transmissie	hydrostaat met 3 groepen
Snelheid	0 tot 45 km/h
Banden	26-12.00x12 (gazon- of tractieprofiel)
Vierwiel aandrijving	inschakelbaar
Stuurbekrachtiging	standaard
Besturing op achteras	hydraulisch, gedwongen
Externe hydrauliek	1 DW-ventiel voor kiepen
Frontbumper	standaard
Cabine	met verwarming en airco
Afmetingen laadbak	215 x 156 x 35 cm
Max. laadvermogen	2.000 kg
Eigen gewicht	1.400 kg
Lengte	435 cm
Breedte	167 cm
Hoogte	207 cm
Richtprijs	28.000 euro excl. btw

deel dat ook een minder ervaren chauffeur makkelijk achteruit kan steken. Het belang daarvan bij het manoeuvreren in tuin en park en op fietspaden is groot. Op de laadbak staat niet voor niets 'easy trailer'. Gevoel voor de markt valt Struyk niet te ontzeggen. Daarom drijft hij bewust de derde as niet aan. Die aanpassing zou de constructie duur maken.

Altijd grip

Het risico dat de 6x4 door het ontbreken van aandrijving op de derde as ergens blijft steken is volgens Struyk minimaal. De as pendelt via een hulpframe dat scharniert boven de middenas en kan torderen. Bij oneffenheden kan één wiel of de as als geheel verticaal bewegen. De middenas houdt dan gewoon contact met de bodem. De trekkracht die de RTV daarbij ontwikkelt (vooral in de lage range van de drietraps hydrostaat) is in vergelijking met de concurrentie hoog. Dat bleek in de eigen transportertest van Tuin en Park Techniek (juli-augustus 2009): de RTV laat zich niet gauw uit het veld slaan. De pendelende achteras zorgt er in combinatie met veerpoten op de vooras en bladveren in het midden ook voor dat de 6x4 net zo rus-

tig op de weg ligt als de vierwieler. Vier 'natte' schijven brengen hem veilig tot stilstand; de derde as heeft trommelremmen. Met een top op gazonbanden van 43 km/h en op tractiebanden 45 km/h is de 6x4 wat minder geschikt voor lange afstanden. 'Koud' is hij door de hydrostaat wat traag in het accelereren.

Capaciteit fors groter

De standaardlaadbak van een RTV 1100 is 122 cm lang en 135 cm breed. SCK maakt daar 215 x 156 cm van. De oppervlakte gaat daarmee van 1,65 naar 3,35 m². Dat is ruim een verdubbeling. Struyk ziet voor die grote capaciteit naast het gewone werk (de bak kiest hydraulisch) voordelen bij winterwerk op fiets- en wandelpaden en trottoirs. Met een buitenbreedte van 167 cm, een goede wendbaarheid en 2 ton laadvermogen is de 6x4 daar alle concurrentie de baas. Struyk draaide deze winter proef met een Schuitemaker zoutstrooier; dat verliep naar wens. Een sterk punt daarbij is dat er eventueel een sneeuwschuifje aan de neus van de 6x4 past. SCK levert in eigenbouw een fronthef voor de RTV 900; met kleine wijzigingen

past die ook op de 1100. Qua onderhoud kun je bij de standaard-RTV overal goed bij en dat is bij de 6x4 niet anders.

In 't kort

De vierwiel-aangedreven Kubota RTV 1100 met hydraulisch kiepbare laadbak en cabine met airco kost standaard exclusief btw ongeveer 20 mille. De versie van SCK is zo'n 8 mille duurder. Voor dat bedrag heeft u een transporter met 2 ton laadvermogen die zich goed aanpast aan de terreinomstandigheden en makkelijk manoeuvreert. De techniek van SCK past ook op een RTV 900. Dat kan interessant zijn voor gebruikers die geen winterdienst draaien en dus niet per se een cabine nodig hebben. Daarbij valt te denken aan het laden van groenafval en/of vuilniszakken. De 6x4 is leverbaar met loofrekken, een extra hoge laadbak, een dichte opbouw met een versnipperaar en een gesloten opbouw inclusief ontluchting voor een bladzuiger die in de fronthef past. In die hef past ook een rolbezem of veegmachine. De 6x4 Easy Trailer van SCK is in principe een losse 'kit' en dus ook achteraf op reeds bestaande RTV's 900 of 1100 te monteren. ■

Kubota RTV 1100 '6x4' Easy Trailer van SCK uit Kerkwijk in detail



Pieter Struyk denkt dat er goede kansen zijn voor een praktische en betaalbare '6x4'.



In een binnenbocht bewegen de wielen naar elkaar toe, in een buitenbocht van elkaar af.



De draaischamel met de derde as zit aan een hulpframe dat verticaal scharniert aan het oorspronkelijke frame en ook kan torderen. De extra as heeft zo veel vrijheid en benadeelt de tractie niet.