



Overall legaal

Veldhuizen Wagenbouw introduceert de Luctor 544-transporttrekker

Legaal over alle wegen kunnen transporteren is de drive van Veldhuizen Wagenbouw om deze Luctor-transporttrekker te introduceren. De op Iveco-basis gebouwde trekker voldoet aan alle vrachtwagen-eisen en kan op groot landbouwschoeisel ook offroad uit de voeten. Als transporter, want de Luctor is geen landbouwtrekker. Onze eerste kennismaking.

“Keihard deur de bochte, an snelheid gewend” is de prikkelende tekst in één van de songs van de band Normaal. Wie de nieuwe Luctor zo bekijkt, zal niet teleurgesteld zijn. Voor je het weet, zit je op 80 km/u. Het is aangenaam stil in de New Holland-cabine en van de Allison-automaatbak (zes versnellingen vooruit, één achteruit) merk je maar weinig. Dankzij de grote banden, de bladveren aan de voorzijde en de niveaugeregelde luchtgeveerde achteras neemt hij drempels met speels gemak. Je hoeft alleen maar gas te geven en te remmen. Wel even wat trekken aan het stuurwiel in scherpe bochten, want de besturing is net als bij een vrachtwagen mechanisch. Een koppelpedaal ontbreekt; de Allison regelt het allemaal zelf. De toerenteller blijft bij 80 km/u keurig rond de 1200 toeren draaien. Dat geeft een echt vrachtwagengevoel. Op een stevig genomen rotonde merken we het stabiele effect van de niet dwars pendelende achterasvering. Dat is plezierig voor wie snel transport wil uitoefenen. Daar is de machine primair wel voor ontwikkeld,

maar het is niet het hoofdargument. Wie de Luctor zo bekijkt, doet afbreuk aan het totaalplaatje en zal banden vreten.

Bekende technieken

Hier is even wat meer is gebeurd dan bij de op maat aangepaste vrachtwagenchassis gebouwde HoverTracks van tot dusver. Het vrachtwagenchassis heeft plaatsgemaakt voor een eigen chassis met dichter bij elkaar geplaatste bladveren aan de voorzijde om de 520/70R38-voorbanden binnen de 2,55 meter totale breedte te houden met een redelijke stuuruitslag. De achteras staat op een draaikrans (permanent gestuurd met maximaal acht graden uitslag) om de machine op 800/70R38-achterbanden voldoende wendbaar te maken. Voldoende is dan met een buitenwerkse draaicirkel van negentien meter beperkt voor een landbouwtrekker, maar normaal voor een vrachtwagen. Veldhuizen heeft de trekker bewust wat meer een ‘torpedo’-smoel gegeven. Hiermee sluit



◀ *Het eigen chassis is achter afgeveerd met luchtbalgen. Een hef en trekhaak ontbreken, want de Luctor heeft alleen een schotel. De PTO en de hydrauliek waren hier nog niet gemonteerd.*

hij aan op reacties uit het veld van gebruikers die liever een meer landbouwtrekker-achtig voertuig willen. Je moet er echt in zitten om het 'torpedo'-gevoel te ervaren.

De Luctor heeft een Iveco Cursor 13 van maar liefst 324 kW (440 pk), Iveco-vrachtwagenassen met versterkte Veldhuizen-naafreducties, een Steyr-tussenbak, een directe PTO voor het beschikbaar hebben van maximaal 309 kW (420 pk) aan de 1000-toerige stomp bij 1500 motortoeeren en dus die Allison-automaatbak. Voor de rest voldoet de Luctor aan alle eisen die de RDW-keuring stelt om hem als vrachtwagen gekentekend te krijgen.

Handhaving

Daarmee krijgt de machine volgens Veldhuizen een unieke positie op de markt. Op grote landbouwbanden staat hier een echte trekker, waarmee je als vrachtwagentrekker mag transporteren op alle doorgaande wegen zonder dat handhavers de Luctor als landbouwtrekker van de weg kunnen weren. Een argument dat volgens Veldhuizen belangrijker is dan een gunstiger ingeschat verbruik en eventueel lagere operationele kosten dankzij bewezen vrachtwagentechniek. Wat te denken van het voordeel van niet omrijden en dus altijd de efficiëntste route kunnen nemen? Dat tikt door. Daar staat dan wel een aanschafprijs van ruwweg twee ton tegenover.

Veldhuizen wijst op de grote beperkingen waarmee landbouwtrekkers (met beperkte snelheid) te maken hebben. Met hun breedte van meer dan 2,55 meter zullen ze ook bij de toekomstige kentekening tegen grenzen aan blijven lopen, denkt hij. De gekentekende landbouw-T5 zal volgens zijn inschatting van veel doorgaande wegen en autowegen worden geweerd. Zijn Luctor heeft daar als echte vrachtwagen geen last van. Dat kan zonder tachograaf, omdat daar tot 100 kilometer vanaf de thuisbasis vrijstelling voor is.

Bijpassende aanhangers

Ook het laadvermogen zal volgens de Loosrechtse ondernemer een cruciale rol blijven spelen. Een landbouwtrekker kan en mag officieel 33 ton meenemen (drie ton op de trekhaak en drie keer tien ton op de drieasser of tien ton minder

op de tandemasser). Trek daar het eigen gewicht van de aanhanger van af en je houdt legaal weinig over. Veldhuizen ziet dit niet veranderen bij kentekening van trekkers en verwacht dat er in de toekomst meer zal worden gehandhaafd op gewicht. Daarom heeft de Luctor een schotel om zo met een drieasser de volle 41 ton laadvermogen te kunnen benutten. De Luctor weegt zelf rond de negen ton.

Veldhuizen heeft inmiddels partners gevonden voor passende techniek achter de Luctor. De Schuitemaker Rapide is de eerste, maar er zijn meer partners om de Luctor ook bij vastemest- en compoststrooiers, kippers en carriers te kunnen gebruiken. Dit alles met als uitgangspunt legaal landbouw-, mest-, bermgras- en grondtransport op alle wegen.

Wensen

Na de rit is ons duidelijk dat deze trekker niet met de landbouwtrekker voor landbouwwerk gaat concurreren. Hij begint bij 5 km/u, heeft geen hef en mist de wendbaarheid, de vernuftige hydrauliek met bijbehorende instelmogelijkheden en alle moderne communicatie- en regeltechniek van een moderne landbouwtrekker. Het is puur een transporttrekker die dankzij zijn vrachtwagentypegoedkeuring snel landbouwtransport mogelijk maakt op alle wegen en dankzij het grotere schoeisel ook offroad uit de voeten kan. Het is aan de klant om de bijpassende snelheid te vragen. Dan kan en zal met regelmaat gewoon 50 of 60 km/u zijn.

De Luctor was tijdens ons bezoek nog niet helemaal af. De aftakas moest nog worden opgebouwd en het hydrauliek-ventielenblok (in combinatie met een load-sensingpomp met een opbrengst van 300 liter per minuut) ontbrak ook. Een hef hoeft niet, maar wat volwaardiger hydrauliek met een bijpassend bedieningsscherm, de nodige informatietechnologie en een grotere wendbaarheid (op smaller schoeisel, wat op wens kan) zouden welkom zijn. Voor Luctor et Emergo achter toch desgewenst 42-inch-banden, eventueel in combinatie met een zwaardere achteras en een verstelbare trekhaak voor een universeelere inzet. Voorlopig zet Veldhuizen in op de huidige variant.

Tekst en foto's: **Gert Vreemann**