

SCHLÜTER 1050 LS

Niet gemaakt voor de massa

Hij wordt nog grotendeels met de hand gemaakt. Qua vorm kent hij zijn gelijke niet: een cabine met schuifdeuren die zich in een wip laat kantelen. We hebben het over de Schlüter. Per jaar verlaten er niet meer dan 500 de fabriek.

door Henk Beunk

De trekker wordt gemaakt op bestelling. Hij is voor een testlustig team niet op afroep beschikbaar. Je moet iets regelen als je hem een tijdje aan de tand wilt voelen. Met medewerking van de importeur lukte het om een Groningse akkerbouwer over te halen ons drie weken zijn nieuwe Schlüter 1050 LS te lenen.

De fabriek staat in het Zuidduitse Freising. Twee importeurs bedienen ons land: De Kam in het Groningse Rottum en Hoegen Dijkhof in het Gelderse Doetinchem. Het laatste bedrijf beperkt zich tot de Trac-versies: de typen met Mercedes Benz motoren en vier evengrote wielen.

Van de 1050 LS zul je nergens op de carrosserie de type-aanduiding vinden. De zescilindermotor in lijn, die van MAN is, produceert 77 kW (105 pk).

Rond de 214 g/kW/h is volgens de opgave het specifiek verbruik. Met bij voorbeeld de motor uitgebouwd zou dat haalbaar kunnen zijn. Maar ga er maar van uit dat het specifiek verbruik (en dat is niet anders) 235 g/kW/h bedraagt. De stijgingsfactor 0,42 van het koppelp is gemiddeld. Een manco is het ontbreken van een extra (veiligheids) binnenfilter in het droge luchtfilter.

De rij-koppeling heeft twee droge platen. De combinatie met de hoog-laag per versnelling is een unicum. In de hoge stand zijn beide platen in aangrijping, in de lage stand slechts één. In het eerste geval wint de snelle overbrenging het van de (van vrijloop voorziene) trage. Een technisch goed functionerende constructie, maar nadelig voor de bestuurder. Het koppelpedaal reageert in de lage stand anders dan in de hoge. De trekker remt dan niet af op de motor. In de hoge stand doet hij dat wel. Aan te slepen is de trekker niet.

Van de vloeistofkoppeling valt bij normaal gebruik van de trek-

ker weinig te merken. Dat hij er wel degelijk is, merk je het duidelijkst als je in een hoge versnelling bij weinig motortoeren de rem in trapt. Dan laat de trekker zich zonder te ontkoppelen stilzetten. De rem los, gasgeven en hij loopt soepeltjes weg. De vloeistofkoppeling maakt zich ook verdienstelijk bij veel schakelen tussen voor- en achteruit.

39 in plaats van 48 versnellingen

De Schlüter 1050 zou bij zes versnellingen, vier groepen en een onderbelasting schakelbare hoog-laag, 48 versnellingen moeten hebben. Volstaan wordt met 39. Waar dat aan ligt? In de beide lage veldgroepen kun je de vijfde en zesde versnelling (en daarmee de hoog-laag) niet benutten; in totaal acht mogelijkheden verdwijnen daarmee. De negende valt af doordat in de zesde versnelling van de transportgroep de hoge overbrenging van de hoog-laag niet functioneert. Zou dat wel gebeuren, dan zou de trekker 50 km per uur rijden. De verdeling van de 39 mogelijkheden over het traject kan ermee door, maar beter was het geweest als ze minder in groepjes bij elkaar hadden gelegen.

De versnellings- en groepenpook van deze ZF-bak zijn beide

gesynchroniseerd. De bediening is stug, maar probleemloos. Dat laatste kun je niet zeggen van de hendel voor het kiezen van de twee lage of de twee hoge groepen. Die is ongesynchroniseerd. Hij zit te laag en doet alsof hij er niet bij hoort.

Niets dan lof over de onderbelasting schakelbare hoog-laag per versnelling. Dat is een drukknop boven op de versnellingspook. Gemak dient hier de mens. De trekker verliest zo'n 20 procent snelheid bij schakeling van hoog naar laag. Lampjes op het dashboard geven duidelijk antwoord op de vraag: In welke stand heb ik geschakeld?

Het schakelen van de groepenpook is jammer genoeg bochtenwerk: geen van de beide vooruitstanden zit tegenover de achteruit. De versnellingspook met zijn zes mogelijkheden plus hoog-laag heeft, heel praktisch, een enorm bereik. In de transportgroep loopt dat van 3,9 tot 39,6 km per uur. De lage groepen kunnen er dan ook op rekenen dat ze in de praktijk wat zullen worden verwaarloosd. Het ongemak van de moeilijk bereikbare, ongesynchroniseerde hendel is dus betrekkelijk.

Remmen doen het goed

De schijfremmen op de achteras en op de aandrijfas naar de voorwielen werken goed. Dat de vooras niet mee remt als u de pedalen ontkoppelt, spreekt vanzelf. Niet zo logisch is het ontbreken van een aansluiting voor het hydraulisch beremmen van volgwagens.

Een misser. Stuurwiel en voetgas zijn een beetje sta-in-de-weg bij de bediening van respectievelijk het linker en het rechter pedaal. In de gekoppelde stand is het bedieningsgemak wel aanvaardbaar.

Stabiël weggedrag

De bestuurder zit iets naar links, maar dat went wel. De Schlüter 1050 gedraagt zich op de weg uiterst stabiel, ook bij zijn hoge topsnelheid. De voorbanden zijn normaal (12.4 R 28), de wielbasis tamelijk kort (253 cm). Toch ligt de draaicirkel (zonder ingeschakelde voorwielaandrijving) met 11,50 meter boven het gemiddelde. Dat komt door de voorspatborden. Er is een aanvaardbare 10,40 meter van te maken als u ze verwijdert en dan de begrenzingsschroeven indraait. Dat het stuurwiel niet verstelbaar is, mag als een gemis worden beschouwd.

Geen werklamp

De standaardtrekker is niet voorzien van een werklamp. Daarmee onderscheidt hij zich ten ongunste van de andere die we testten. De breedte-/knipperlichten weerspiegelen in de voorruit. Met een kapje langs de lamp zou dat te verhelpen zijn.

Hef goed te bedienen

De hef laat zich langs elektronische weg gemakkelijk bedienen. Hij is heel 'volgzaam' en prettig in de omgang. Het kost niet veel moeite om de verschillende functies te leren. Voornamelijk dank zij de snelkoppelingen op topstang en trekstangen kun je werktuigen vaak geheel vanuit de cabine aan- en afkoppelen. De ingenieuze ophang van de topstang aan de trekker maakt het allemaal nog makkelijker. De aftakas is elektrisch inschakelbaar; gunstig hierbij is dat de felheid van het aanpakken in te stellen is.

Het vierde sterke punt is de stabilisatie. Bijna volmaakt is die.

Van de negatieve punten is beperkte hefkracht de belangrijkste. Die zou maximaal 3.820 daN (3.900 kg) zijn. Wij kwamen, met de trekstangen horizontaal, maar aan 3.350 daN (3.420 kg). Je hebt twee hulphefcilinders nodig om

