

Tweedehands A-merk of nieuwe budgetheftruck?

Een vier jaar oude 2,5 tons Komatsu is net zo duur als een 2,5 tons nieuwe G-Power. Wat is wijsheid bij de koop van een heftruck? Een keuze voor kwaliteit of voor financiën? Voor beide valt wat te zeggen en het antwoord is niet zwart-wit. Dat merken we aan de hand van proefritten en opmerkingen uit de praktijk.

Heftrucks in de 2,5- en 3,0-tons klasse zijn populair bij akkerbouwers. Ze kunnen beter dan een trekker met voorlader, een telescoopplader of een shovel op een verhard erf of op de vloer van schuren en loodsen overweg met kisten, opschebakken, kantelaars en bigbags. Dat danken ze aan de geringe lengte en de prima wendbaarheid. Door hun vaak massieve banden voelen ze stabiel aan dan gangbaar laadmaterieel in de landbouw dat op luchtbanden staat. Door het open 'dak' is het zicht naar boven over het algemeen ongehinderd, waardoor het veilig en (in verband met de nek) gezond werken is. Voldoende reden dus om bij het veelvuldig verplaatsen van kisten en/of pallets de aanschaf van een heftruck te overwegen. De eerste gedachte is dan meestal een goede gebruikte. Bij de dealer blijkt je voor hetzelfde geld vaak echter ook een nieuwe budgetheftruck uit China te kunnen kopen. Wat doe je dan?

Twee visies

Akkerbouwer Marco Botden brengt zijn keuze als volgt onder woorden: "Ik ben al een paar keer op mijn neus gegaan met goedkoop. Het wordt dan uiteindelijk toch duurkoop. Dus ga ik tegenwoordig liever voor een tweedehands type van een kwaliteitstruck dan voor een nieuw exemplaar van een goedkoop merk. Dat geldt voor bijna al het materieel op ons bedrijf." Bloembollenkweker Jos Koper brengt een andere gedachte onder woorden: "Als een nieuwe heftruck van een budgetmerk net zoveel kost als een vier jaar oude gebruikte van een A-merk, terwijl er geen reden is om aan te nemen dat dat budgetmerk eerder technische problemen krijgt, dan is het volgens mij onlogisch dat je dan voor tweedehands kiest. Bij die nieuwe krijg je bovendien garantie en heb je geen nasleep van het gebruik van een vorige eigenaar."

Akkerbouw met lelies

Marco Botden (38) heeft samen met zijn broer Peter een gecombineerd akkerbouw- en varkenshouderijbedrijf in het Limburgse Vredepeel. Op de grondgebonden landbouw doen ze veel in lelies. Tien jaar lang huurden ze in het seizoen een heftruck. Met de groei van het bedrijf en van de bollentak werd de huurperiode steeds langer. Midden vorig jaar viel daardoor de keuze op zelf een heftruck aanschaffen. Het werd een tweedehands Komatsu. Als er zich geen bijzondere dingen voordoen, pakt volgens Botden eigendom goedkoper uit dan een lange huurperiode. Bovendien heeft hij dan ook buiten het seizoen een heftruck tot z'n beschikking, want je leert er veel mee doen. De Komatsu is vooral in de weer met grote (1,2 x 1,2 meter) 'kuubskisten'. Voor het veldwerk hebben ze een tien jaar oude 3-tons ruwterreinheftruck van Manitou. Als die technisch zijn tijd heeft gehad, willen ze kiezen voor een telescoopplader. Die is vaardiger in het terrein.

Bloembollen-op-pot

Jos Koper (48) teelt bloembollen-op-pot in het Limburgse Roggel. Hij heeft één vaste medewerker, acht losse medewerkers en veel hulp op zaterdag. Jaarlijks verlaten zo'n drie miljoen potten met inhoud zijn bedrijf. Ruim drie jaar geleden kreeg de oude Komatsu op lpg assistentie van een nieuwe G-Power op lpg. Die heeft nu 1.340 uren op de teller. Hij maakt gemiddeld 400 uren per jaar met het verplaatsen, stapelen en laden van pallets met kistjes. Op wat kleine problemen in het begin na met het lpg zijn er geen reparaties geweest. Dat de linkerspiegel ontbreekt heeft met onhandigheid te maken en niet met kwaliteit. Als de andere van de twee trucks, de nu twintig jaar oude Komatsu, tegen reparaties aan gaat lopen, wordt deze, zoals Jos er nu over denkt, vervangen door een elektrische truck. Jos wil op den duur namelijk in z'n geheel (met het oog op de medewerkers) van de uitlaatgassen af. Ook brengt naar zijn idee de ventilator van de koeling van een verbrandingstruck stof in werveling.

Beide keuzes in huis

De Vohamij in Heythuyzen verkoopt zowel heftrucks van Komatsu als van G-Power.

Eerstgenoemde is afkomstig uit Japan, de tweede uit China. Edwin van Dijk, vertegenwoordiger bij het Limburgse lmb, zegt over die strategie: "We voeren al lang Komatsu. Dat merk heeft een goed imago en een dito prijs. Dat werpt voor sommige klanten een

drempel op. We bieden daarom graag een alternatief. Sinds vier jaar is dat de G-Power. We sturen niet in de keuze, maar weten ondertussen wel uit ervaring dat een gebruiker tot zo'n 500 uren per jaar het best kan kiezen tussen een nieuwe G-Power of een jong



Technische gegevens en prijzen: Komatsu en G-Power

	Komatsu BX 50 2,5 ton	G-Power FG 25 2,5-ton
Merk en type motor	Yanmar 3,0 liter 4-cilinder diesel	Nissan 2,5 liter 4-cilinder benzine/lpg
Maximumvermogen	46 kW/62 pk bij 2.450 toeren	43 kW/58 pk bij 2.300 toeren
Maximumdraaimoment	186 Nm bij 1.600 toeren	186 Nm bij 1.800 toeren
Gewicht	3.720 kg (duplex-mast)	3.920 kg (triplex-mast)
Wielbasis	165 cm	155 cm
Voorbanden	Rhino 7.00-12 5.00	Cheng Shin 7.00-12 NHS
Hefhoogte	400 cm (duplex-mast)	480 cm (triplex-mast)
Breedte x hoogte excl. mast	115 x 211 cm	115 x 211 cm
Nieuwvermogen (bandbreedte)	21.750 - 24.000 euro	13.500 - 14.500 euro
Nieuwvermogen lpg (bandbreedte)	22.000 - 25.000 euro	14.500 - 15.000 euro

gebruikte Komatsu. Bij een nieuwe Komatsu zijn de kosten per draaiuur door de relatief hoge afschrijving in de eerste jaren vrij hoog. Ook heb je dan redelijk wat renteverlies. Maak je 750 uren per jaar of meer, dan drukken die beide kostenposten minder door. Bovendien geeft dan de bewezen kwaliteit van Komatsu een extra zekerheid dat de truck probleemloos die vele uren draait. Daarmee zeg ik echter niet dat G-Power van mindere kwaliteit is, want de belangrijke componenten zijn dezelfde als die Komatsu gebruikt, maar bij een G-Power zijn er wat vaker kleine problemen. Het prijsverschil komt vooral van de assemblage in China; dat scheelt een heleboel arbeidsloon. Ook is een G-Power op punten wat soberder dan een Komatsu." Tot zover Van Dijk.

Spontaan weinig verschil

De Komatsu van Marco Botden rijdt op diesel en heeft een tweedelige mast. Bij de G-Power van Jos Koper is de mast driedelig en is er een

opgebouwde lpg-tank. Los van deze 'uiterlijke' kwesties is er bij de eerste indruk weinig verschil tussen de Chinese budgettruck en de kwaliteitstruck uit Japan. Beide trekken soepel op, draaien scherp en laten zich op de mastfuncties goed en voldoende direct bedienen. Ook de op- en afstap van beide trucks doen niet veel voor elkaar onder. Bij de G-Power zit de trede op 48 cm en de vloer op 70 cm; bij de Komatsu zijn die maten respectievelijk 44 en 67 cm. Toch lukt de op- en afstap bij de Komatsu beter, omdat er meer ruimte voor de voeten is. Dat vertaalt zich ook in meer leefruimte voor de benen tijdens het rijden. In de bediening van de pedalen zijn de verschillen echter niet groot. Ook niet in de bediening van de belast schakelbare voor-/achteruit (de hendel links onder het stuur) en in de vorm van het veiligheidsframe. Beide trucks hebben in het 'dak' zes spijlen in de lengterichting. De verschillen in de breedte van die spijlen en de ruimte ertussen zijn klein. Ook in de subjectieve geluidsdruk is er

tussen de Yanmar dieselmotor en de Nissan benzinemotor geen noemenswaardig verschil.

Onderscheidend vermogen

Een tastbaar verschil tussen de frivool geelgroene Komatsu en de stemmig grijswitte G-Power is de stoel. Van de G-Power is die ongeveer en de leuning niet instelbaar. De stoel van de Komatsu heeft een geveerde zitting en een instelbare rugleuning met een goede zijdelingse steun. Voor iemand die op comfort let of veel uren maakt is dat een wezenlijk verschil. Uiteraard is zo'n luxe stoel tegen meerprijs ook op de G-Power te plaatsen. Verder voelen de hendels van de Komatsu beter aan, is het dashboard wat chiquer, de stuurkolom beter te verstellen en de algehele afwerking netter. Ook heeft de Komatsu een mooi lastdiagram, een klemmetje voor papieren en een bekerhouder. Maar of die punten in de dagelijkse praktijk prestatieverhogend werken is de vraag. Het verschil in masten is een kwestie van keuze en dus niet merkgebonden. Op de Komatsu kun je ook een driedelige krijgen en op de G-Power ook een tweedelige. Laatstgenoemde heeft het voordeel dat de beide masthelften smaller zijn, waardoor ze een beter zicht bieden naar voren. Een driedelige mast is qua zicht op de last en de omgeving in het nadeel. Hij heeft echter weer als voordeel dat hij in ingeschoven toestand relatief laag is: slechts 214 cm. De tweedelige mast zit ingeschoven op 253 cm. Voor lage doorgangen kan die ruim 2,5 meter een probleem zijn.

Prijs, levensduur en inruilwaarde

Marco Botden betaalde 16.500 euro voor een vier jaar oude tweedehands 2,5-tons Komatsu

met tweedelige mast inclusief sidershift en kantelaar. Jos Koper betaalde 15.000 euro voor een nieuwe 2,5-tons G-Power met driedelige mast en een sidershift. De G-Power is dus substantieel goedkoper in de aanschaf. Edwin van Dijk van de Vohamij dicht echter aan een Komatsu bij gelijk gebruik een langere levensduur toe. Ook heeft de Komatsu bij gelijke leeftijd en in gelijke staat een duidelijk hogere inruilwaarde. Samen met een lager verbruik (de Komatsu heeft een modernere motor) en lagere onderhoudskosten betekent dat volgens Van Dijk dat er bij een gebruik tussen de 500 en 750 uren per jaar geen noemenswaardig verschil zit in de uurkosten van een G-Power of een Komatsu.

Diesel, gas of elektrisch?

De meeste akkerbouwers kiezen als het enigszins kan voor een dieseltruck. Dat heeft het voordeel dat je gewoon meelift op de brandstof voor de trekker(s). Werkt de heftruck veel binnen en zijn daar ook medewerkers, dan is die keuze voor diesel er eigenlijk niet. Elektrisch ligt dan voor de hand, maar is zo'n 25 procent duurder in aanschaf en kent beperkingen voor wat betreft het maximum aantal draaiuren. Ligt dat hoger dan 10 uur per dag, dan zijn een extra batterij en een wisselstation nodig. De kosten daarvan (toch al gauw een mille of tien) schrikken veel akkerbouwers af. Een hoogfrequentlader is dan een betere optie. Gas is ook een alternatief, maar dat vergt op z'n minst één wisseltank. Daarmee rijd je dan met de auto naar een tankstation met lpg en vult hem daar. Dat gesjouw en de wettelijk verplichte energiebelasting vallen veel bedrijven zwaar. Een alternatief is gevulde tanks via een gasleverancier. Eventueel is er tijdelijk op benzine



▲ Marco Botden (links) kiest voor een jong gebruikte heftruck van Komatsu, omdat hij ervan uitgaat dat goedkoop over het algemeen duurkoop is. Medewerker Tom Veugen (rechts) legt uit dat zijn baas Jos Koper voor een nieuwe budgetheftruck kiest, omdat die goedkoop is en er garantie op zit.

te rijden, maar dat moet je niet willen. Voor velen komt daar het idee bij dat een bedrijfsmiddel een dieselmotor moet hebben.

De keuze

Komatsu heeft een goede naam in de landbouw. Dat komt door het feit dat De Vor in Achterveld zo'n dertig jaar lang deze Japanse heftruck naar Nederland haalde. De import voor de Benelux zit nu bij het Belgische Matermaco, dat net als De Vor behoort tot de Mechan-Groep. G-Power heeft in ons land bepaald nog geen A-status zoals Komatsu, Linde en Nissan, maar scoort net zoals andere trucks uit de ontwikkelingslanden van Zuidoost-Azië op de prijs. Voor normaal gebruik

tot zo'n 500 uren per jaar is dat een niet mis te verstaan voordeel. Temeer omdat het prijsverschil vooral komt uit arbeidsloon en niet uit de techniek. De G-Power is tot op zekere hoogte namelijk een kloon van Komatsu. Omdat beide heftrucks in het werk en in de uiteindelijke uurkosten niet veel verschillen, is de keuze tussen een tweedehands Komatsu en een nieuwe G-Power vooral een kwestie van gevoel. Volgens Edwin van Dijk van de Vohamij speelt dat vooral tussen de 500 en 750 draaiuren per jaar. Daaronder is volgens hem G-Power de betere keuze (vanwege de kosten) en daarboven de Komatsu (vanwege meer comfort en de absolute betrouwbaarheid). **LM**

Details van de 2,5-tons Komatsu



▲ Ruime op- en afstap met een goed zicht op de trede en voldoende ruimte voor de voeten.

▲ Stoel met geveerd zitvlak en verstelbare leuning. De vierde hendel is de kantelaar.

▲ Massieve banden met een dempend 'karakter' van het merk Rhino in de maat 7.00-12 5.00

Details van de 2,5-tons G-Power



▲ De opstap is rechtoe rechtaan; de voeten hebben minder ruimte dan in de Komatsu.

▲ Traditionele bediening, met van links naar rechts: heffen/dalen, neigen en de sidershift.

▲ De viercilinder 2,5-liter benzinemotor is afkomstig van Nissan en levert maximaal 43 kW/58 pk.