

# Vooruit werken met de achterlader

De achterlader verzette in de jaren zestig van de vorige eeuw veel boerenwerk. In de daaropvolgende jaren zeventig nam de voorlader dat geleidelijk over. De vierwielaandrijving versnelde het proces. Via de terugrij-inrichting komt de achterlader in de herkansing.

Loonwerker Ronald Bos in Hoornsterzwaag rijdt met zijn Vario 936 en een zelfgebouwde 'Matbro' achterlader al zo'n drie jaar rond in de Friese Wouden. Dertig kilometer verderop in het Groningse Oldekerk presenteerde het lmb Tjalma deze winter voor de Valtra Twintrac

een eigen variant op het thema achterlader. En Fendt introduceerde in 2010 voor haar trekkers met achteruitrij-inrichting een achterlader die is afgeleid van de voorlader. Drie voorbeelden die aangeven dat een laadarm aan de achterkant van de trekker geen gek idee is.

## Een stukje geschiedenis

De achterlader heeft een sterk punt: hij hevelt gewicht over naar de achterbanden. De grote banden blijven dus het meeste werk verzetten; ze rijden op een niet-verharde ondergrond weinig kapot. Dat dit belangrijk is, blijkt uit het feit dat de eerste wiellader

ter wereld ontstond uit een trekker van Volvo met een achterlader. Ook het Ierse Moffet bouwde lange tijd trekkers met zo'n achterlader direct op de achteras. Van Berkel uit Sint Hubert (NB) importeerde ze. Een tweede voordeel is het feit dat je een achterlader meestal aan kunt koppelen zonder een hulpframe. Hij zit in principe gewoon in de hef. Dit punt zet tegenwoordig minder zoden aan de dijk, omdat voorladers ook steeds makkelijker aan- en afkoppelen. Bovendien maakt de achterlader van Fendt ook gebruik van een adapter. Het verschil ten opzichte van een hulpframe in de lengte langs de trekker is echter wel dat de adapter van Fendt geen hinder veroorzaakt bij onderhoud en reparaties. Met het feit dat de achterlader lange tijd goedkoper was dan de voorlader loopt het rijtje voordelen ten einde.

## Goede vooruitzichten

Het sterke punt van de voorlader is het goede zicht op het werk. Ook heb je het stuurwiel, de transmissie en de hydrauliek onder controle op de manier zoals je dat gewend bent. Dat is ontegenzeggelijk een voordeel ten opzichte van gedraaid in de stoel zitten, met alle nadelen voor rug, nek en knieën. Verder vormt de achterkant van de trekker een natuurlijk contragewicht voor de voorlader. Je kunt daardoor met een vrij grote bak, vork of klem werken. Zeker als er ook nog een gewicht in de hef hangt. Je moet daarbij dan wel op de koop toenemen dat de voorbanden van een 2WD-trekker op onverharde grond sterk de neiging hebben in te sporen. De komst van bredere voorbanden verzachtte dat probleem. De echte doorbraak van de voorlader kwam echter met de 4WD: flink grote voorbanden die ook nog eens actief meehelpten bij het overbrengen van tractie. Dat compenseert het verlies bij de achteras: daar wordt gewicht weggeheveld als je de bak of vork flink vol hebt. Bij langdurige klussen werden (en worden) de voorwielen soms andersom gezet; dat geeft meer trekkracht bij het achteruitrijden.

## De telescopische 'Bos'

Loonwerker Ronald Bos denkt in efficiëntie. Hij maaide als eerste in ons land met een Big M van Krone. Ronald heeft één vaste medewerker en heeft om die reden ook maar twee trekkers. Die moeten zoveel mogelijk uren maken. Af en toe wat licht werk voor een zware trekker is in zijn optiek goedkoper dan voor dat lichte werk een extra lichte trekker kopen. Een goede voor- of achterlader ligt om diezelfde reden voor Bos meer voor de hand dan een wiel- of telescooplader.



▲ De achterlader van Tjalma zit dicht op de trekker waardoor ook de voorwielen goed grip houden. De dubbele arm kan 0,8 meter telescoperen voor extra bereik in de lengte (lees: laad- en loshoogte). Ten opzichte van een voorlader rij je met een achterlader op onverharde grond verhoudingsgewijs weinig kapot.



▲ De achterlader van Fendt bestaat uit de arm van de Fendt voorlader die via de driehoekige koppeldelen en een adapter in de hef wordt bevestigd. De oversteek is vergeleken met een voorlader, groot. De combinatie als geheel is wel vrij lang en vraagt dus meer manoeuvreerruimte dan als traditionele voorlader.





Bos: beide werken met een hoogliggend scharnierpunt en extra werkhoogte via telescoperen. Bos doet dat via een enkelvoudige arm, Tjalma met een dubbele; daardoor is zijn constructie wat lichter dan die van Bos. De telescopeerlengte bij Tjalma bedraagt 0,8 m. De hoogte die Tjalma zo met een palletvork kan halen bedraagt 4,5 meter. De hef van de trekker zit dan bijna bovenin. De aanspanning is afgestemd op een Valtra. Die moet dan voorzien zijn van de terugrij-inrichting Twintrac om optimaal profijt te hebben van deze nieuwe variant op het thema 'backloader'. Tjalma vraagt 12.000 euro voor zijn achterlader; Twintrac geeft ten opzichte van een gewone Valtra een meerprijs van 3.659 euro.

### Van voor- naar achterlader

De achterlader die Fendt als Cargo R op de markt brengt, bestaat uit de arm van de Cargo 4X voorlader inclusief de driehoekige bevestigingsdelen waarin de arm, de parallelgeleiding en de hefcilinders scharnieren. Deze delen zitten aan een 'adapter' die op zijn beurt in de hef van de trekker zit. De boer of loonwerker die al een Cargo 4X voorlader van Fendt heeft, kan de arm dus op een 800- of 900-serie met terugrij-inrichting ook als achterlader gebruiken. Dat gaat prima, mits je – in verband met het zicht – niet te hoog laadt of lost. Wel vraagt een Fendt met achterlader meer manoeuvreerruimte dan de versie met voorlader. Met de trekstangen horizontaal, die goed gestabiliseerd moeten zijn, bedraagt de laadhoogte met een palletvork ruim vier meter. Via het heffen is nog een meter te winnen. De adapter van Fendt kost 4.500 euro. De arm van een Cargo 4X inclusief adapter kost rond de 12.000 euro en de meerprijs van een achteruitrij-inrichting is 6.500 euro.

### In 't kort

Een achterlader op een trekker met terugrij-inrichting kan een goed alternatief zijn voor de voorlader. Sterke punten van de achterlader zijn de goede grip op de grond via de achterwielen, de relatief lage bodemdruk en de ruime oversteek: er zit geen trekkerneus in de weg, waardoor je bij het laden en lossen veel speelruimte hebt. Echter, voor het veelvuldig laden van grond en met name het 'losbreken' daarvan zijn achterladers niet geschikt; voorladers ook niet. Dan breek je de boel kapot. Het 'te laden goed' moet zich soepel opstellen. **LM**

▲ Loonwerker Ronald Bos uit Hoornsterwaag: 'Dankzij de achterlader heb ik bij het laden van pakken uit de oprol- of grootpakpers altijd goed grip, met name als de ondergrond wat vochtig is. Ik rij dan niets kapot en trek geen sporen. Ook bij het laden van voer vanaf een onverharde ondergrond of bij mest vanuit het land is dat een voordeel. De tweedehands Matbro kostte me drieduizend euro; ik heb de telescopische voorkant passend gemaakt voor de hef van mijn Fendt Vario 936 met achteruitrij-inrichting.'



▲ Bos spoot de achterlader in de kleuren van zijn trekkermerk. Onderhuids is het echter de betere helft van een Matbro telescooplader.



▲ De trekhaak is een wezenlijk onderdeel van de filosofie van Bos. Dankzij een cilinder en een spiegel koppelt hij vanuit de cabine aan en af.

Daar hij voor de 936 geen passende voorlader vond, ontstond het idee van de achterlader. Het feit dat zijn Fendt al een terugrijinrichting had, speelde mee. De markt (Bos informeerde onder andere bij Wifo) bood echter niet wat hij zocht. Daarom bouwde hij zijn achterlader zelf uit de voorste helft van een telescopische kniklader van Matbro. Bos laste er een driepuntsbok aan en een trekhaak. Doordat het telescopische deel anderhalve meter uitschuift kan hij met de palletvork tot bijna 5 meter hoog laden. Het zicht op het werk neemt dan wel af, omdat de achterkant van het cabinedak niet is ingericht op naar boven kijkende chauffeurs. Voor het normale werk -twee hoog stapelen op een landbouwwagen- biedt de achterraut echter voldoende zicht.

### De Tjalma-variant

Mechanisatiebedrijf Tjalma in het Groningse Oldekerk presenteerde op de beurs in Leeuwarden haar visie op de moderne achterlader. Het bijzondere is dat deze variant bij laden vanaf de grond dicht op de achterkant van de trekker zit, waardoor de voorwielen verhoudingsgewijs veel grip houden. Ook is op deze manier (een korte combinatie) het manoeuvreren relatief makkelijk. De grote lijnen bij Tjalma zijn echter gelijk aan die van