

“Cost of ownership en datacom

In juni introduceert fabrikant Vervaet voor loonwerkers en personeel de compleet vernieuwde Hydro Trike. Het concept is echter niet gewijzigd. De Zeeuwse fabrikant legt ons uit dat dit met het oog op cost of ownership een bewuste keuze is. Vervaet is vooral ook bezig met datacommunicatie. We spraken over de gemaakte keuzes en reden even mee.



Kwartjes vallen snel op de plek als we samen met Dany Dieleman eerst in de fabriek het nieuwe frame hebben bekeken en dan doorlopen naar de zeventientons bietenrooiers in aanbouw. Eigenlijk is het concept identiek. De centrale koker, die bij de bietenrooier naar voren zit met een vork achteraan, is bij de nieuwe Hydro Trike net omgekeerd. Het nieuwe frame is natuurlijk wel op maat gemaakt voor de belastingen die de Hydro Trike in de praktijk meemaakt. Als je dan aangekomen bij het prototype wat verder kijkt, zie je de belangrijkste wijzigingen: grotere koelers goed bereikbaar aan de rechterkant, de motor links naast het frame geplaatst en geheel in balans met de mestpompunit, een gewijzigde meststroom voor de vijfwieler met dikkere slangen en leidingen, een betere flow en een twintigkuubs tank om vrachtwagens gemakkelijker in twee keer leeg te trekken. Nog verder kijkend: een andere instap, een nieuwe elektrische aansturing van de hydraulische pompen en motoren, een volledige rijautomatiek waarbij de rijdrukken automatisch lastafhankelijk worden geregeld en een extra servicepagina in het scherm voor snellere service. Er staat een geheel nieuwe Hydro Trike. Voor de details zie Grondig.com.



Dany Dieleman voorziet een snel groeiende vraag naar GPS-gestuurd plaatsspecifiek bemesten en de bijbehorende datacommunicatie. De nieuwe Hydro Trike is al klaar voor de NIR-sensor.

Slimmere constructies

Fabrieksmen Edwin Vervaet is helder over de keuzes. “Bij het ontwerp is gekeken naar een vereenvoudiging van het nu meer modulair opgebouwde concept en slimmere constructies om het frame sterker en stijver te maken, maar tegelijk ook lichter. Sprekend voorbeeld is de geïntegreerde 950-liter-brandstoftank in het kokerprofiel. Op die manier is op veel punten winst geboekt, bijvoorbeeld bij de ophanging van de motorunit, de cabine en de mestunit, waar lasergesneden delen in plaats van kokerprofielen zijn gebruikt. “De derde as is nu bijvoorbeeld modulair aangebracht, zodat de productie van de drie- en de vijfwieler identiek is.”

Edwin geeft aan dat de nieuwe Hydro Trike vorig jaar eigenlijk al klaar was, omdat veel delen zich al hebben bewezen. “We hebben het toch een jaar opgeschoven om er zeker van te zijn dat de machine uitgerijpt is. Deze Hydro Trike heeft inmiddels dik 1000 uur praktijk op de teller”, vertelt hij. Tijdens de rit merkten we dat dit een terechte opmerking is. De machine rijdt zoals verwacht, maar op volle snelheid zoekt de

communicatie hebben prioriteit"

motor nog wat. "DAF komt binnenkort om de nieuwe Stage IV-motor beter in te regelen. Dat soort zaken moet opgelost zijn voordat we los gaan."

Bewust hydromechanisch

Los van de vernieuwingspunten bevat het concept dus geen grote verrassingen. Robin Vervaeet is daar duidelijk over. "Uit vele besprekingen is ons gebleken dat de klant hetzelfde eenvoudige, bewezen concept wil houden. Reparatie aan een CVT of powershift is volgens ons vaak vele malen duurder dan het wisselen van een rijpomp, die minimaal net zo lang meegaat."

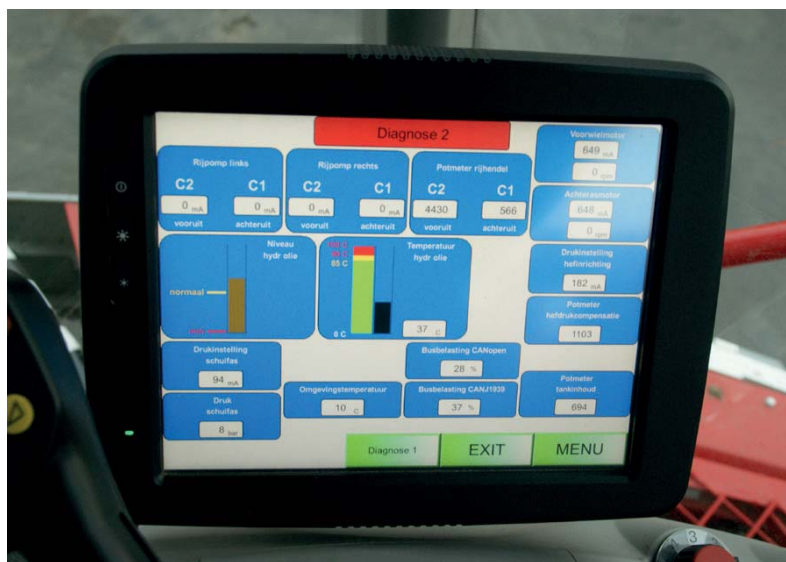
Vervaeet geeft aan dat mede vanuit dit oogpunt bewust is gekozen voor het handhaven van de bekende hydrostatische aandrijving. "Theoretisch kan een CVT of powershift iets meer trekkracht onderin hebben voor bijvoorbeeld bouwlandbemesten, maar om hoeveel procent gaat dat?"

Vervaeet geeft aan dat vanwege de overbemeten 342 kW (465 pk) DAF in combinatie met een zo laag mogelijk motortoerental de Hydro Trikes tussen de 0,35 en 0,5 liter brandstof per kubieke meter verbruiken. "Dat zijn keurige waarden." Volgens de Zeeuwse fabrikant zijn de prestaties op bouwland ook goed. "Kwestie van ervaren, dat laten we graag aan onze klanten over." Vervaeet geeft aan dat klanten juist vragen om het behoud van het concept, met een gegarandeerde inruil en een hoge restwaarde. "Dat is de hoofdreden dat er niet iets heel anders staat. Switchen naar een ander concept heeft grote gevolgen voor de kostprijs en het Rebuild-programma."

Elektronica gaat door

Dany Dieleman, één van de gangmakers van de elektronische snelweg waarin Vervaeet voorop wil lopen: "Investeren in dataregistratie en -communicatie en dito regelingen vinden we nu belangrijk, omdat hier een grote taak van loonwerkers ligt. Vooruitstrevende boeren eisen dat al of gaan dat eisen." Dieleman is ook nauw betrokken bij de ontwikkelingen die John Deere op dit vlak uitvoert. "Mede door de nauwe banden met John Deere beschikken wij voor onze Trikes over veel kennis", aldus Dieleman. Hij geeft aan dat de nieuwe Trike daarom standaard al is voorbereid op de nieuwe NIR-sensor. "Wij hebben samen met John Deere daarin al heel goede testervaringen opgedaan en verwachten dat het snel gemeengoed zal worden als er groen licht komt voor deze ontwikkeling. Wij zijn er al klaar voor."

Ook met Trimble en Agrometius maakt Vervaeet grote stappen. Dit jaar zijn veel machines uitgerust met sectieaanstu-



De nieuwe Trike is opnieuw ingeregeld en bevat nieuwe mogelijkheden, zoals deze nieuwe servicemodule om waarden direct met Vervaeet te communiceren.

ring, gekoppeld aan het mestpomp toerental. "Een vraag die we samen met de injecteurbouwers en Agrometius nu hebben opgelost."

In dit kader wijst Dieleman bewust op de ombouw mogelijkheden. De Hydro Trike is standaard voorbereid op een eenvoudige ombouw voor een sleepslangbemester, vastemeststrooier of bijvoorbeeld een bietenbak. "Wij hebben ook voor de Panien-vastemeststrooier inmiddels al een volautomatische regeling van de mestgift en plaatsspecifieke dosering klaar."

Op naar Biervliet

Behoud van het bewezen concept en innoveren in de dataregistratie en communicatie zijn volgens Dieleman belangrijker dan bomen over het wel of niet hebben van een CVT of uitzien naar iets spectaculair anders. "Wij mikken liever op bewezen techniek met een lage cost of ownership met vooruitstrevende GPS- en mestanalysetechnieken voor de klant", zegt hij. De rit was daarom niet spannend - hij gedraagt zich net als de voorgaande Hydro Trikes - maar daarentegen wel leerzaam. De echte onthulling zal in juni in Biervliet plaatsvinden. Dan zal ook het nieuwe uiterlijk voor het eerst worden getoond. Velen van u zullen met de medewerkers worden uitgenodigd. Op naar Biervliet dus. What's in a name.

TEKST EN FOTO'S: Gert Vreemann