



Pot-, garage- en vrachtwagenkrik in de test

Krachtpatsen met krik

Ze tillen op papier alle vier minimaal tien ton. In het dagelijks gebruik zijn de verschillen tussen een pot-, een garage- of een zogeheten vrachtwagenkrik groot. Ook de prijsverschillen zijn aanzienlijk. Reden genoeg om er een test aan te wijden.

Van de garagekrik hadden we een lichte en een zware versie.

TEST



▲ De potkrik heeft een beperkte slag

Om een potkrik efficiënt te kunnen gebruiken, moet je hem meestal eerst wat omhoog helpen, in dit geval met hulp van twee balken. De slag van het hydraulische deel is slechts 16 cm.



▲ Compressor nodig

De schotelhoogte van de vrachtwagenkrik is 15,5 cm en de slag 14,8 cm. Met hulp van twee opzetstukken kun je tot 50,5 cm hoogte komen, maar dan moet je tussendoor wel een keer opbakken.

De oervader van de krik is de potkrik. Hele generaties zijn er mee opgegroeid. Eerst met een mechanische, later met een hydraulische. In onze test van vier Compac-krikken, die groothandel Kramp in Varsseveld ons voor de test beschikbaar stelde, zat één potkrik. Deze versie heeft een slag van 15,8 cm. Daaraan kun je draaiend aan de stang onder de schotel nog 8,3 cm toevoegen. Dat totaal van 24,1 cm in combinatie met een eigen hoogte van 23,0 cm is bij een middelgrote trekker echter onvoldoende om het voorviel vrij van de grond te krijgen. Het beste is dus wat hout eronder. Om de prijs hoeft je een potkrik niet te laten staan: 60 euro in de versie, zoals getest. Ook al krik je er weinig mee en heb je daarnaast ook nog een garagekrik, een potkrik komt altijd van pas.

Gangbare variant

De garagekrik is populair in de boerenwerkplaats. Hij is voldoende laag om hem (bijna) overal onder te kunnen schuiven en de verticale slag is voldoende groot om (bijna) elk wiel van de grond te krijgen. Onze lichte versie heeft een schotelhoogte van 15,6 cm en een hefhoogte van 57,7 cm. De slag is dus 42,1 cm. Bij de grote variant is die bijna een halve meter. Hij komt daarmee tot een hefhoogte van 70,5 cm. Bij die grote zit de schotel in zijn laagste stand op 20,7 cm, terwijl het hoogste punt van de krik zelf 27,0 cm is. Bij de lichte versie zijn die waar-

den respectievelijk 15,6 en 22,2 cm. Dat verschil van grofweg 6 cm betekent soms dat de kleinere garagekrik net iets handiger is dan de grote, bijvoorbeeld als je een werktuig wilt heffen dat laag bij de grond staat. Belangrijk is ook – dat geldt eveneens voor de pot- en de vrachtwagenkrik – het stukje hout tussen de schotel en de as die je op wilt tillen. Dat hout haalt de gladheid van metaal op metaal weg, waardoor je veiliger werkt en de lak van de machine niet beschadigt.

Vrachtwagenkrik is de moderne versie van de potkrik

De vrachtwagenkrik wordt vooral gebruikt in werkplaatsen van het beroepsgebedenvervoer. Daar is altijd persdruk voorhanden. Dat heb je bij deze krik nodig om hem te laten heffen. De schotelhoogte is 15,5 cm en de wielen zijn 17,0 cm hoog. Met zo'n klein verschil krijg je hem bijna overal onder. Via een tweetraps zuiger heeft hij een slag van 14,8 cm. Dat is net als bij de potversie niet veel. Onze krik haalt zo een hoogte van 30,3 cm. Met twee verlengstukken komt dat op 50,5 cm. Net als bij de potkrik moet je het voertuig dan wel tussendoor een

keer opbakken. Ook bij de vrachtwagenkrik is het belangrijk om al te beginnen met een flink stuk hout eronder. Half onder een trekker is dat echter niet makkelijk, want de A3216-C G1 (zoals de vrachtwagenkrik voluit heet) weegt maar liefst 46 kg. Gelukkig is de duw-trekboom naar te klappen, waardoor je toch redelijk wat kracht hebt om te wrikken. Daarnaast is hij oersterk: de lichtste van Compac (die wij hadden) tikt al 20 ton. De cilinder komt er net als bij de potkrik verticaal uit; dat maakt het werk eenvoudiger. Een pluspunt zijn ook de rubberen wielen. Je trekt hem makkelijk mee, ook over minder effen terrein. Wel moet er ook altijd een compressor mee. Gelukkig zit die ook op steeds meer trekkers. De vrachtwagenkrik werkt volgens het principe van relatief lage luchtdruk (maximaal 6 bar) op een grote zuiger die vertaald wordt in hoge druk van een kleine zuiger. Die laatste zet de olie onder druk die de krik laat uitschuiven.

Zwaar werk

Een garagekrik trek je als de ondergrond hard, glad, vlak en schoon is, ook redelijk makkelijk door de schuur en over het erf. Op oneffen of onverhard terrein is die krik echter een ramp. Zeker de zware versie die maar liefst 137 kg weegt. Met de lichte versie (105 kg) gaat dat iets beter. Gelukkig zijn bij beide versies de wielen gelagerd. Wel zijn die lagers (inclusief die van het zwenken) kwetsbaar bij veel zwaar gebruik. Bij de zware versie staan de steunwielen hart op

De krik uitgelicht



▲ Heffen met luchtdruk

Bij de handgreep zit het hendeltje van het ventiel voor heffen en dalen. Des te groter de compressor, des te sneller werkt de krik.



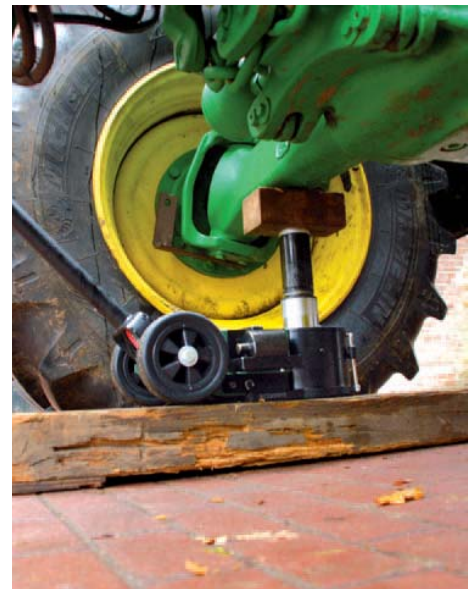
▲ Verlengstukken in een balkje

Met twee balkjes als zadelassen heb je de opzetstukken altijd bij de hand, maar de uitwerking van dit idee kan beter.



▲ Pedaal werkt sneller

Met de korte slag van het pedaal heb je de schotel sneller op de goede plek dan met de lange slag van de hefboom.



▲ De vrachtwagenkrik staat stevig. De wielen zijn enkel voor transport

De Compac A3216C is bij de schotel 15,5 cm hoog. Bij de wielen is de hoogte 17,0 cm. Via die rubberwielen en die hefboom is het transport makkelijk. Tijdens het werk rust de krik volledig op de voetplaat. Het nadeel van een vrachtwagenkrik is dat je luchtdruk nodig hebt. Hij kost 1.850 euro.

hart 28,5 cm uit elkaar. Bij de licht versie is die afstand 24,3 cm. Ook bij de zwenkwielen staat de zware op een breder spoor en is de wielbasis langer. Hij staat dus algeheel steviger en is ook steviger gebouwd. Daarom betaalt u er 1.400 euro voor tegenover 920 euro voor de lichte. Die laatste is echter voor het normale boerenwerk zwaar genoeg en hij staat voldoende stevig. Van de potkrik met zijn voetplaat van

13,5 x 14,0 cm kun je dat niet zeggen. Als die een beetje scheef komt te staan, is het oppassen. De vrachtwagenkrik met zijn voetplaat van 18 x 27 cm staat een stuk steviger. Hij heeft ruim 2,5 keer zoveel oppervlakte en zit dus minder gauw met zijn zwaartelijn buiten de voetplaat. Enige voorzichtigheid blijft echter ook bij de vrachtwagenkrik wel geboden, zeker op een matig of niet-verharde ondergrond. Op

het moment dat je een voertuig opkrikt, willen de krik en het voertuig namelijk naar elkaar toe. Wiskundig laat zich dat verklaren met de stelling van Pythagoras: de schuine zijde moet langer worden, maar kan dat niet. De eerst 5 cm van het heffen merk je daar weinig van, maar bij het overbruggen van een groter hoogteverschil zie je dat de garagekrik zich onder het voertuig trekt en/of dat het voertuig naar de

Compac-krikken in details



| Omschrijving Type-aanduiding | Potkrik CBJ10 | Vrachtwagenkrik A3216C | Garagekrik licht C10TCG3 | Garagekrik zwaar C10THC |
|---------------------------------|------------------|---------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| Minimale hoogte schotel | 23,0 cm | 15,5 cm | 15,6 cm | 20,7 cm |
| Hydraulische hefslag | 15,8 cm | 14,8 cm | 42,1 cm | 49,8 cm |
| Maximale hoogte schotel | 38,8 cm | 30,3 cm | 57,7 cm | 70,5 cm |
| Opzet-/verlengstukken | 8,3 cm | 8,5 + 11,7 cm | n.v.t. | n.v.t. |
| Maximale hefhoogte | 47,1 cm | 50,5 cm | 57,7 cm | 70,5 cm |
| Hefkracht | 10 ton | 20 ton | 10 ton | 10 ton |
| Breedte | 13,5 cm | 30,5 cm | 43,5 cm | 47,0 cm |
| Lengte (boom omhoog) | 14,0 cm | 51,0 cm | 137,5 cm | 166,5 cm |
| Hoogte | 23,0 cm | 15,5 cm | 22,2 cm | 27,0 cm |
| Slagen tot max. hoogte | 112 | n.v.t. | 73 | 92 |
| Pedaalbew. tot max. hoog | n.v.t. | n.v.t. | 73 | 83 |
| Gewicht | 7,7 kg | 46 kg | 105 kg | 137 kg |
| Richtprijs excl. btw | 60 euro | 1.850 euro | 920 euro | 1.400 euro |

Plus en min

- + prima prijs-prestatieverhouding
- + handig en licht
- + breed inzetbaar, ook voor ander gebruik
- kleine voetplaat
- kleine slag van hefcilinder

Plus en min

- + inspanningsloos heffen met lucht en olie
- + wendbaar
- + makkelijk transport
- + opzetstukken
- luchtdruk nodig
- duur
- kleine slag van hefcilinder

Plus en min

- + het meest universeel
- + grote slag van hefcilinder
- + normaal betaalbaar
- lastig transport op oneffen terrein

Plus en min

- + zeer solide
- + zeer grote slag van hefcilinder
- + stevige basis
- lastig transport op oneffen terrein
- zwaar
- pittige prijs

krik toekomt. Die beweging moet mogelijk zijn, omdat anders het gewicht van de schotel af kan schieten. Dat kan gevaarlijk zijn. Zeker bij het gebruik van de potkrik of de vrachtwagenkrik, omdat die niet kunnen bewegen. De beweging moet dan uit het voertuig komen.

Veiligheid

Het gebruik van krikken moet eigenlijk altijd samengaan met het gebruik van bokken (steu-

nen), zeker als de afstand waarover je heft groot is. Als je je daar bewust van bent kan er ook bij een potkrik of vrachtwagenkrik weinig misgaan. Het nadeel van de potkrik is vooral dat je onder het voertuig moet kruipen om hem te plaatsen. Ook bij het krikken zit je er dicht op. Bij de vrachtwagenkrik is dat in mindere mate ook het geval. Bij de garagekrik kun je op een wat grotere afstand werken en dat is veiliger. De lichte versie van de Compac-garagekrik – eventueel

aangevuld met een potkrik – zien we in deze test als beste keuze voor de boer. Bijzonder bij de Compac-garagekrikken is wel dat je de hefboom van zware versie in een positie kunt draaien dat hij op zakken blijft. Bij de lichte kan dat niet. Dat is onhandig. Het moet voor Compac een kleine moeite zijn om dat aan te passen. ◀