

D-Tec ontwikkelt door

Met de presentatie van een kiptrailer gaat D-Tec een nieuwe markt in. Die trailer is ontwikkeld om het bedrijf een bredere basis te geven en het personeel meer zekerheid, want de constante groei van het bedrijf vraagt om continuïteit. Doorontwikkeling en nieuwe producten moeten die bieden.

Voor het eerst sinds 2008 kon D-Tec vorig jaar een recordomzet melden. Hoewel het bedrijf al sinds 2009 elk jaar een hogere omzet noteert, duurde het tot vorig jaar voor het vorige recordjaar 2008 werd overtroffen. Die ontwikkeling gaat niet ongemerkt voorbij aan Kesteren, de plaats waar het bedrijf na de crisisjaren de productie heeft geconcentreerd. Leegstaande panden op het industrieterrein worden aan het bedrijf toegevoegd en ook op nieuwbouwlocaties is het bedrijf bezig met de ontwikkeling van nieuwe productielocaties.

De uitbreiding is noodzakelijk nu het bedrijf de omzet in tanktrailers en containerchassis snel ziet stijgen. Het is volgens directeur eigenaar Gerrit van Vlastuin te danken aan het speciale eigen onderstel. "Ons chassis behoort mede door ons eigen unieke D-Tec-stuursysteem nog altijd tot de lichtste in de markt. Nu zowel in de tanks als de containertrailers de markt blijft groeien, hebben we behoefte aan extra productiecapaciteit. Daarom bouwen we nu een nieuwe, 6500 vierkante meter grote hal voor de bouw van onze nieuwe productlijn, de kiptrailer."

Nieuwe markten

Met die kiptrailer wil Van Vlastuin niet alleen nieuwe markten aanboren, hij wil ook de continuïteit in het bedrijf verbete-

ren. "We zien nu jaar na jaar de afzet van onze mesttrailers nog stijgen, maar daar moeten we vlak bij de top zijn. Dan weet je ook dat het daarna weer naar beneden gaat. Daarnaast hebben we te maken met de seizoensinvloeden. In het najaar en in de winter ligt de top van de productie en aflevering van de tanktrailers. De rest van het jaar ligt dat lager en hebben we moeite om de lijn vol te houden. Vervelend, want om dat op te vangen, werken we met seizoenarbeiders. Mooi als die er zijn, maar nu technisch personeel overal terecht kan, willen we ze graag vasthouden. De kiptrailer past daar mooi bij, want de afzet daarvan zal vooral in zomer en najaar liggen, verwachten we. Dat kan dus mooi aansluiten op de mestvoertuigen."

Nu het bedrijf ook in het buitenland sterk groeit, met inmiddels eigen vestigingen in diverse grote Europese landen en dealerschappen in andere landen, wil Van Vlastuin deze ook een breder productenpakket bieden. "Nu hebben ze er vaak nog een ander merk naast en wij willen ze graag meer mogelijkheden via D-Tec bieden."

Voorlopig richt het bedrijf zich alleen op de gestuurde kiptrailer, om zo een niche in de markt te bedienen. "We hebben daarbij het voordeel dat we ondanks ons gestuurde onder-





Compacte tanktrailer met spoel-inrichting

Voor modeljaar 2018 heeft D-Tec een compacte tanktrailer ontwikkeld. Deze is nog 500 kilo lichter dan het huidige lichtste model. Om gewicht te besparen, is de tanktrailer uitgerust met een pomp waarbij de behuizing en de pompkernen van aluminium zijn. De pomp ligt in de lengterichting van de tank, wat de gebruiker veel mogelijkheden geeft tijdens het lossen en laden. De tanktrailer is uitgerust met een spoelsysteem in de tank. Dit voorkomt het achterblijven van dikke fractie, waardoor de capaciteit afneemt. Om op boerenerven goed te kunnen manoeuvreren, is de nieuwe trailer uitgerust met het Wabco Optiturn-systeem.

stel toch nog licht in gewicht zijn. Daarmee onderscheiden we ons in elk geval van andere fabrikanten met een dergelijk product."

Het gestuurde onderstel is volgens Van Vlastuin vooral van belang in de agrarische markt. Daar heb je veel transport waarbij de ruimte om te manoeuvreren beperkt is en de ondergrond vaak slecht verhard. Met een starre trailer heb je daar veel problemen om te laden of te lossen. We weten van onze mesttanks dat juist het gestuurde en lichte onderstel ons helpt in de markt, omdat bedrijven feitelijk overal op een boerenerv kunnen komen."



Dankzij de centrale kokerbalk heeft de kiptrailer een grote torsiestijfheid.

Laag eigengewicht

Het lage eigengewicht bereikt D-Tec door het gebruik van hetzelfde onderstel als voor de andere trailers, met een centrale chassisbalk. Dat maakt de trailer niet alleen lichter, maar bij het kippen ook stabiel, heeft Van Vlastuin gemerkt. Hij verklaart dat met de grotere stevigheid van een centrale balk ten opzichte van twee balken die met dwarsbalken aan elkaar zijn bevestigd. "Het komt door de kokervorm. Probeer maar eens een ronde buis of een koker te laten torderen. Dat gaat veel moeilijker dan bij een chassis met dubbele balken. Die draaien veel gemakkelijker ten opzichte van elkaar."

Op het aangepaste onderstel wil D-Tec verschillende soorten opbouw gaan leveren, zoals bakwagens voor vaste mest of compost, maar ook voor het transport van aardappelen en bieten. Daarnaast komen er in het verlengde van de trailerbouw ook kippende tankwagens voor bijvoorbeeld slurry van waterzuiveringsinstallaties. Hiervan rijdt het eerste testmodel inmiddels rond. Hoewel het bedrijf zich in eerste instantie vooral richt op de markt van gestuurde kiptrailers zal er zeker ook een model met een star onderstel volgen. "We kunnen ons onderscheiden met de gestuurde modellen, maar voor klanten die een trailer met een star onderstel willen, gaan we natuurlijk ons best doen. Elke klant die we kunnen bedienen, is er immers één."

TEKST & FOTO'S: Toon van der Stok



Eindcontrole van de productie, waarbij ook alle oneffenheden in de lak worden weggewerkt.



Aan de rand van het industriegebied van Kesteren verrijst een nieuwe productiehal.

NIRS op een lager pitje

VMA werkt nog steeds aan de ontwikkeling van een eigen NIRS-systeem, maar heeft dit wel op een lager pitje geplaatst. Gerrit van Vlastuin heeft vastgesteld dat het niet mogelijk is om de door de overheid gewenste nauwkeurigheid te halen. De afwijking zou daarbij maximaal vijftien procent mogen zijn om het als alternatief te kunnen gebruiken voor de huidige monsterapparatuur. Voor stikstof lukt dit nog wel, maar voor fosfaat blijkt dit veel moeilijker door de grote variatie in de mest. Bij stikstof ligt de afwijking nu op maximaal vijftien tot twintig procent en is volgens Van Vlastuin nog wel wat verbetering mogelijk. "Bij fosfaat lijkt die vijftien procent onhaalbaar."

Toch hoopt Van Vlastuin nog op medewerking van de overheid bij toelating van het gebruik van dit systeem. "Als je nu alle toegestane meetafwijkingen voor monsterapparatuur en laboratorium optelt, kom je ook op grotere afwijkingen."

Ondanks die onzekerheid gaat VMA er wel mee verder, omdat het bedrijf mogelijkheden ziet bij het uitrijden. "Daar weet je nu helemaal niets, dus is dit een grote verbetering om mest meer op maat toe te dienen. Dat vergroot de plaatsingsruimte, doordat je al bij de aanvoer weet wat voor mest je krijgt. Daarmee kun je ook beter sturen in de bemesting."