

Toekomstgerichte investering

Eerste ervaringen met de hybride Kobelco SK210H LC

Met het oog op de toekomst heeft Loon- en Kraanverhuurbedrijf De Bruijn in Lopik bewust deze hybride Kobelco aangeschaft. Die keuze past in de tendens van een gestaag groeiend aandeel hybrides in deze klasse die importeur Kemp in De Meern vaststelt. In vogelvlucht de eerste ervaringen van De Bruijn en de marktanalyse van de importeur.

Een mooie kavel bouwrijp maken in Leusden is voor De Bruijn één van de vele klussen die hij zelf aanneemt. Het bedrijf neemt het hele werk aan en ontzorgt zo de opdrachtgever volledig. Bij dat soort projecten wordt De Bruijn nog niet geconfronteerd met wensen en eisen om CO2-neutraler te werken en wordt ook niet gevraagd naar de CO2-Prestatieladder.

De Kato 820 van De Bruijn was na tien jaar en circa 16.000 uur aan vervanging toe. Het bedrijf is vaste klant van Kemp, vooral ook omdat dit bedrijf volgens De Bruijn met name qua service altijd goed werk levert. Dat past bij de bedrijfsvoering van De Bruijn en dus kwam het bedrijf automatisch op Kobelco uit. Het werd de hybride SK210H LC, ook al is deze in aanschaf ongeveer € 25.000,- duurder dan de gewone Kobelco SK210 LC.

Niet alleen Vamil-Mia

Anton de Bruijn is vrij helder over zijn keuze. "Dankzij de Vamil-Mia-regeling kunnen we de hybride graafmachine versneld afschrijven en daarmee is het prijsverschil al grotendeels weggewerkt", vertelt hij daarover. Hij geeft aan dat hij tegelijk verder kijkt. "Je ziet de landelijke tendens dat er steeds meer nadruk wordt gelegd op CO2-beperkende oplossingen. Dat speelt nu misschien nog niet direct bij ons, maar we achten de kans groot dat in de komende jaren de wensen en eisen op dit gebied zullen toenemen. De nieuwe moet weer tien jaar mee. Zo staan we over een paar jaar niet voor een lastiger keuze", aldus De Bruijn. Hij geeft aan dat het verantwoord doorgeven van de aarde aan de volgende generatie voor hem ook belangrijk is en dus ook meespeelt in de afweging.



Meer bewustwording

Folkert Smeets, directeur van importeur Kemp Groep, geeft aan dat de Kobelco-hybrides goed scoren. "Wij zien een blijvende marktgroei, waarbij nu bij de 210-modellen ongeveer twee op de vijf machines een hybride zijn", vertelt hij. Smeets geeft aan dat in het verleden de Vamil-Mia-regeling het belangrijkste argument was, maar dat hij nu ook een verschuiving ziet naar ondernemers die met de hybride punten willen scoren bij inschrijvingen en die vanuit hun bedrijfsfilosofie ook willen bijdragen aan de energietransitie. Hij geeft aan dat Kobelco sterk staat, omdat het met de motor van Hino (een dochterbedrijf van Toyota) al heel veel en lang ervaring heeft met hybride systemen. "Kobelco heeft er een echte hybride van gemaakt, waarbij de accu continu wordt geladen en wordt gebruikt om het graafwerk te ondersteunen", zegt Smeets. Dat er nog niet meer typen Kobelco-hybrides zijn, is volgens hem een kwestie van vraag op de wereldmarkt. "Nederland loopt voorop, maar er zal wereldwijd eerst een sterkere vraag moeten komen." Smeets geeft aan dat het monitoren veel informatie oplevert, maar dat je

dat dan wel goed moet interpreteren afhankelijk van de inzet en wel of geen start-stopsysteem. "Daarom geven we geen absolute brandstofverbruikscijfers af", zegt hij. De directeur baseert zich op de testcijfers die de fabrikant afgeeft. "Kobelco geeft op dat de hybride in S-mode 16,7 procent, in H-mode 13,9 procent en in Eco-mode 12,1 procent zuiniger is dan de gewone Stage IV-generatie van de SK210 LC. Hij benadrukt dat de moderne Stage IV- en Stage V-machines ook veel zuiniger zijn dan vorige generaties.



Een andere factor in de keuze is de brandstofbesparing die importeur Kemp in het vooruitzicht stelde. "Na de versnelde afschrijving pak ik elk jaar zo'n € 3000,- aan brandstofbesparing. Daarmee verdien ik de extra investering op termijn terug."

Eerste ervaringen

De nieuwkomer draait inmiddels twee maanden volop. Vaste machinist Leo Zomer is afkomstig van de vorige Kato 820 en is inmiddels vertrouwd met de machine. Hij heeft na wat egalisatie- en overslagwerk op dit project net de smalle bak aangekoppeld om de fundatiesleuven op de laser te trekken. Leo geeft aan dat in de machinebediening niet te merken is dat je met een hybride graafmachine werkt. De Kobelco reageert zoals het moet en voelt aan als een gewone, conventionele graafmachine. Het enige wat hij merkt, is dat de motor met een wat lager toerental draait en minder reageert op piekbelastingen. Leo heeft met de graafmachine al in diverse omstandigheden gedraaid, variërend van zwaar omslagwerk in de klei tot precisiesleuven trekken of licht afwerken. Hij werkt meestal in S-mode. Bij het laden schakelt hij vaak over op H-mode, omdat je dan "toch even sneller laadt". De Eco-mode gebruikt hij weinig. Hij wijst in de cabine op het extra hybride-schermpje. "Hier kun je zien wat de laadtoestand is en wat het hybridegedeelte doet",

legt hij uit. Verder heeft hij er niets mee van doen. Daarmee is het voor hem klaar. Hij werkt met zijn nieuwe graafmachine alsof hij in een gewone machine zit.

Brandstofbesparing is er

De Bruijn monitort de machine volgens het Kobelco Komexs-voertuigvolgsysteem. De machine draait door elkaar genomen zo'n zeven liter per uur zuiniger dan de vorige Kato Stage II-machine. Leo geeft wel aan dat de Kato bij zwaar werk en transport een slokje lustte. "Dan ging deze over de twintig liter per uur heen, maar bij deze houdt het rond de vijftien liter per uur op. Op de uitdraai van De Bruijn is dat terug te zien: met een actief start-stopsysteem de meeste dagen rond of onder de tien liter per uur, met incidentele uitschieters naar circa vijftien liter per uur. Tot nu toe maakt de machine voor De Bruijn de gestelde brandstofbesparing meer dan waar. "Nu natuurlijk afwachten hoe hij zich gaat houden. We willen er tien jaar mee gaan draaien en Kobelco geeft officieel vijf jaar of 10.000 uur garantie op het hybridegedeelte. We gaan ervan uit dat het hybridegedeelte langer meegaat."

TEKST & FOTO'S: Gert Vreemann



Bij piekbelastingen werkt de dynamo achter de motor als elektromotor. Dat maakt het mogelijk dat dezelfde krachtbron 300 toeren minder draait dan in de conventionele SK210 LC en daarbij minder reageert op belastingpieken.



Vaste machinist Leo Zomer geeft aan dat in de machinebediening niet te merken is dat je met een hybride graafmachine werkt.