

Stille revolutie

Pellenc maakt dag werken op één batterij mogelijk

Op allerlei terreinen wordt druk gezocht naar mogelijkheden om meer elektrisch aan te drijven. Bij trekkers, shovels en auto's gaat het mondjesmaat, omdat de accu's te klein zijn, maar in de bouw is al het handgereedschap al snoerloos en met accu's. En ook in de machines voor groenonderhoud lijkt de stille revolutie aanstaande. Met dank aan Pellenc.



De elektrisch aangedreven kettingzaag is te vergelijken met een 40-cc-benzine-kettingzaag. Dat merk je niet als je erbij staat, want dan lijkt de zaag veel minder vermogen te hebben.

Het zijn mooie en enthousiaste verhalen die Eimert Kleinloog kan vertellen over zijn jongste producten, de elektrische machines van Pellenc die hij met O. de Leeuw Groentechniek sinds januari 2010 in Nederland mag importeren. Ruim anderhalf jaar later kan hij er bijna nog niet over uit hoe succesvol die zijn. "In twee jaar tijd verkopen we er meer dan 1000 stuks per jaar. Veel meer dan we ooit hadden begroot. Dat had ik nooit durven dromen."

Het succes werd flink gestimuleerd door de mogelijkheid om op beurzen te demonstreren. Terwijl de leveranciers van traditionele kettingzagen, bladblazers of heggenscharen ze alleen stilstaand mogen uitstallen, kan hij de hele dag takken bewerken, want dankzij de elektrische aandrijving is er binnen geen belemmering. "Dat is de beste reclame die er maar is. Zelfs mensen die zweren bij Stihl of een ander groot merk kun je het product toch laten ervaren. Hebben ze het batterijpakket eenmaal op hun rug, dan voelen ze hoe licht het allemaal is en hoe gemakkelijk en degelijk het werkt. In die paar minuten zijn er een heleboel omgegaan."

Het geheim

Wat is dan het geheim van de machines van Pellenc die Kleinloog importeert? "De eigen technologie die het merk de afgelopen jaren heeft ontwikkeld. Pellenc heeft een speciale borstelloze elektromotor ontworpen die nu als basis dient voor de gereedschappen. In deze supercompacte motor is dezelfde techniek verwerkt die wordt toegepast in de TGV, de Franse hogesnelheidstrein. Deze motoren hebben een zeer hoog rendement van 90 procent. Dat wil zeggen dat ze 90 procent van de gebruikte energie omzetten in een draai-beweging. Ter illustratie: bij een benzinemotor is men al blij met een rendement van 25 procent."

Deze bijzondere elektromotoren worden gecombineerd met de eigen accutechnologie van Pellenc. Deze is zo bijzonder omdat de fabrikant zelf een aantal zeer belangrijke patenten in bezit heeft. "In Frankrijk zijn ze al heel snel gaan kijken wat er in de cel gebeurt. Die kennis heeft Pellenc gebruikt om een eigen accu te bouwen. Elke accu heeft nu een eigen besturingssysteem, waarbij elke cel apart wordt bewaakt. Dat betekent kijken hoeveel lading hij nog heeft, hoe snel hij leeg gaat en ook of hij al helemaal gevuld is. Op die manier slaagt Pellenc erin om de batterijen ook na meer dan 800 keer laden op de volledige capaciteit te houden. Een van de



Zeker in stedelijke gebieden heeft elektrische aandrijving een groot voordeel, namelijk het lage geluidsniveau waarop het gereedschap zijn werk doet.

hulpmiddelen daarvoor is het automatisch ontladen van de batterijen als ze vier dagen niet worden gebruikt.”

Op basis van deze kennis van het besturen van een accu heeft Pellenc toestemming gekregen om relatief zware accu's samen te stellen. De nieuwste generatie gaat daarbij zelfs tot een opslagcapaciteit van 990 Wh. Daar zit ook het grote verschil met andere fabrikanten, weet Kleinloog. “De cellen komen allemaal uit het verre oosten en van dezelfde fabrikanten. Het verschil wordt gemaakt door het bedrijf dat de accu samenstelt en de techniek die het gebruikt. Daar kan Pellenc door de eigen technieken en vooral patenten een stuk verder gaan dan andere fabrikanten.”

Eén dag werken

De combinatie van een eigen elektromotor en accu geeft Pellenc nu een grote voorsprong in de markt van elektrisch aangedreven gereedschap. Voor veel onderhoudswerk claimt de fabrikant zelfs dat een acculading voldoende is voor één werkdag. Kleinloog nuanceert dat wel. “Je moet dus niet denken dat je met één accu de hele dag onafgebroken met een bosmaaier meters kunt maken. In dat geval zul je hem tussen de middag moeten vervangen. In de praktijk werkt echter bijna niemand zo. Heel veel apparatuur wordt maar een gedeelte van de dag gebruikt. De rest van de tijd is transport, het even heen en weer lopen, het afwisselen met andere werkzaamheden. Dan is het geen enkel probleem om er een hele dag mee te werken. Die ervaring hebben we ook al van een heel stel gebruikers. Of het nu voor het heggenknippen is, het onderhoudswerk met een kettingzaag of het gebruik van de bosmaaier, allemaal geven ze aan gemakkelijk een dag vol te maken.”

Draagtuig

Wie een dag met een hele accu wil werken, moet erop rekenen dat deze tussen de zes en acht kilo weegt. Dat lijkt heel wat, maar als je dat op je rug hebt met het bijgeleverde draagtuig valt het enorm mee. Zeker als je dit eenmaal

gewend bent, is dit goed te doen. Met als grote voordeel dat het gereedschap dat je in de hand hebt veel lichter wordt. Voor de werknemer betekent dit dat het gemakkelijker is om een hele dag fit en efficiënt te blijven werken.

Dat werken met het elektrisch gereedschap geeft wel een bijzonder gevoel. Zo lijkt een kettingzaag wel te degraderen tot elektrisch nepgereedschap. Een duidelijk geval van dat de zintuigen met je op de loop gaan. Door het ontbreken van het karakteristieke motorgeluid heb je echt het gevoel dat het niet snel gaat. Desondanks vreet de zaag zich zonder moeite door onze vijftien centimeter dikke oefenstam. Het is een ervaring die Kleinloog herkent. “Ik heb op een buitenbeurs naast een Stihl-dealer gestaan. Daar hebben we ook getest. En dan blijkt dat een 40-cc-kettingzaag niet sneller is dan onze kettingzaag. Integendeel, wij waren elke keer enkele tellen eerder klaar. Zonder dat je meerekent dat je zo'n zaag ook telkens moet starten. Bij de Pellenc is het een druk op de knop en het werkt.”

Besparen

Een ander nadeel lijkt de hogere aanschafprijs, want terwijl de apparatuur - een heggenschaar, kettingzaag of bladblazer - ongeveer even duur is als een benzine-uitvoering komt er daarna nog een batterij bij. En de prijs daarvan loopt snel op tot € 1000,-. Toch is dat 'portemonneebedrog', vindt Kleinloog. “Ik zeg altijd: je koopt er voor honderd dagen

Wie wil testen?

Het blijft nog een moeilijk te geloven verhaal dat je een hele dag op één accu kunt werken. Dat gevoel hadden wij ook en daarom bood De Leeuw aan om dit in de praktijk te testen. Die uitdaging gaan we graag aan en daarom zoeken we bedrijven die het elektrisch gereedschap willen testen. Heeft u belangstelling, meld u dan aan via e-mail op grondig@cumela.nl of ga tijdens de Demo-Dagen op Papendal langs bij De Leeuw op standnummer 467 en meld u daar aan. Dan kunt u eerst nog kijken of het u wat lijkt.

O. de Leeuw Groentechniek

O. de Leeuw Groentechniek is onderdeel van de O. de Leeuw-groep, een bijna 200 jaar oud familiebedrijf. Het bedrijf begon ooit in ijzerwaren en landbouw-mechanisatie, maar de laatste jaren is die tak verlaten. Het richt zich nu via professionele dealers vooral op de hovenierssector en de bedrijven die in het groenonderhoud zitten. De Leeuw vertegenwoordigt een groot aantal merken die in Nederland te klein zijn om er een eigen importorganisatie op na te houden. Tot het leveringspakket horen onder andere Pellenc, Etesia-maaiers en Eliet, een leverancier van versnipperaars, verticuteer- en zaaimachines, kantensnijders en blazers en zuigers. Verder is er nog Al-Ko voor de particuliere consument en Jonsered, voor onder andere kettingzagen, bladblazers, frontmaaiers en dergelijke

Andere onderdelen die tot de groep behoren, zijn een staalhandel, een technische groothandel en een bedrijf dat materialen voor de bouw levert. Meer informatie: www.odeleeuwgroentechniek.nl.



De elektrische snoeischaar is al gemeengoed in de fruitteelt. Nu lijkt deze ook in het hovenierswerk door te breken.

Aardgasmaaier

Een andere belangrijke noviteit die De Leeuw op Papendal zal laten zien, is een aardgasgestookte gazonmaaier van Etesia. Er bestaat al een maaier die meer voor de particuliere sector is bedoeld, maar alle vooruitzichten wijzen erop dat tijdens de Demo-Dagen de eerste professionele maaier kan worden getoond. Er is dan in elk geval een maaier met een werkbreedte van 80 centimeter en mogelijk ook nog een trekmodel met een werkbreedte van 124 centimeter. De 80 centimeter brede maaier is ongeveer € 400,- duurder dan een gewone benzinemaaier. Dit wordt veroorzaakt door de voorzieningen zoals een voorverwarmer voor het gas en een andere carburateur. Daar staat een besparing op brandstofkosten tegenover. De inschatting is dat de kosten ongeveer 40 procent zijn van die voor benzine. Met het voordeel dat je op een volle tank veel langer kunt maaien dan bij een gewone zitmaaier. Tanken is geen al te groot probleem: gewoon zorgen voor voldoende gasflessen van de gasdealer om de hoek. Daarnaast claimt Etesia lagere onderhoudskosten omdat met een veel schonere brandstof wordt gewerkt.

benzine bij. Daarna heb je nauwelijks meer brandstofkosten." Die kosten lopen ongemerkt trouwens flink op voor zo'n benzinegestookt motortje. Vanuit de praktijk blijkt dat dit ongeveer drie tot vijf liter per dag is. In veel gevallen wordt daarvoor een alkylaatbenzine gebruikt waaraan de juiste olie is toegevoegd. Deze kost echter wel rond de € 3,- per liter. Per dag liggen de brandstofkosten dus al gauw op minimaal € 10,-. Daar staat tegenover dat het laden van een batterij tussen de € 0,15 en € 0,20 per dag kost. "Daaruit kun je dus afleiden dat je na 100 tot 150 dagen, afhankelijk van de grootte van de accu, ook de accu hebt terugverdiend. Daarna moet de accu nog zeker 700 tot 1100 uur mee kunnen. Dan begint het grote besparen."

Betere arbeidsomstandigheden

Maar behalve de besparing op brandstof is er nog een belangrijke reden voor afnemers om over te gaan op de elektrische apparaten. Dat is de sterke verbetering van de omstandigheden voor de man of vrouw die ermee werkt, maar ook voor de omgeving. Het geluid is voor deze apparatuur namelijk de grootste vooruitgang. Voor sommige klanten is dat ook een reden voor de aanschaf, vertelt Kleinloog. "Het maakt het veel makkelijker om ergens 's morgens vroeg te beginnen. Zeker in de stad is dat een groot voordeel, want je weet zelf hoeveel lawaai een bosmaaier of bladblazer kan maken. Ook dat is een vorm van maatschappelijk verantwoord ondernemen, zorgen voor de omgeving", aldus Kleinloog. Tegelijk verbeteren ook de arbeidsomstandigheden voor de werknemer. Hij werkt stiller en vooral schoner. Niet langer staat hij een hele dag in de uitlaatdampen van zijn eigen machine. "Natuurlijk, als het waait valt het wel mee, maar iedereen weet ook dat het in de zomer heel vervelend kan zijn. Dan sta je zo een hele dag in je eigen uitlaatgassen en benzinedampen."

Het lijken voordelen die inmiddels door de praktijk worden her- en erkend, getuige de afzet van een groot aantal eenheden. Al betreft het merendeel nog de elektrische heggenscharen, ook de markt voor de andere apparatuur groeit. Het is het begin van een vooral stille revolutie, waarbij na de elektrische handgereedschappen langzaam ook de motoraangedreven gereedschappen over gaan naar elektrisch. "Dat is ook wat eigenaar Roger Pellenc voorzag toen hij met dit segment begon. Hij merkte dat in de bouw alle gereedschappen met een snoer in korte tijd werden vervangen door accumachines. Zelf had hij al een groot marktaandeel in de machines voor de wijnbouw en de olijfolie-industrie en daarom was hij op zoek naar iets nieuws. Dat heeft hij zeker gevonden."

Kleinloog dacht het systeem zelfs extra aantrekkelijk te kunnen maken door er ook Vamil-erkenning voor aan te vragen. "Het lijkt me dat dit voldoende milieuvoordeel biedt. Dat erkende ook Agentschap NL, dat hierover beslist, maar toch werd het verzoek afgewezen. Met als reden: de terugverdiendtijd is te kort om in aanmerking te komen voor een subsidie. Dat lijkt vervelend, maar het is uiteindelijk de beste aanbeveling die je je kunt wensen."

Tekst & foto's: **Toon van der Stok**