



© TRACTORSTEVEN

HOLMER STELT NIEUWE BIETENROOIERS VOOR

Nadat Holmer vorig jaar de T4-40-bietenrooier lanceerde, is het dit jaar de beurt aan de T4-30, een tweessige variant die eveneens schatplichtig is aan zijn voorloper, de Terra Dos T3. Verkoop leider Jürgen Eifler van Holmer kwam de machine toelichten tijdens Interpom|Primeurs. Enkele dagen later was er een demo met een enkele van de nieuwe machines. – Patrick Dieleman

Toen we in *Management&Techniek* 21 van 6 december 2013 over de T4-40 schreven, vermeldden we dat Holmer sinds vorig jaar deel uitmaakt van de Franse groep Exel. Daarin hebben onder meer ook Agrifac, Hardi, Tecnomat en Evrard hun plaats. Een gevolg hiervan is de uitwisseling van materiaal. De T4-20 van Holmer is eigenlijk de zesrijige zelfrijdende bietenrooier Agrifac Exxact LightTraxx. Alle rooitechnieken van Holmer zullen voortaan op de markt komen als Holmer Exxact.

De nieuwe T4-30 heeft een bunker van 30 m³, terwijl die van de T4-40 45 m³ groot is. Omdat er elk jaar grotere oogsten per ha worden gehaald, is het een uitdaging om machines te ontwikkelen met voldoende capaciteit om die te verwerken. Holmer wilde ook het brandstofverbruik laten zakken. Daarom kan men nu onderdelen van de machine uitschakelen die niet hoeven te werken. Een andere uitdaging was het om de druk op de bodem zo laag mogelijk te houden, ondanks het feit dat het over een zware machine gaat.

Ontkopen of niet?

Het DynaCut-ontkoppingsstelsel dat in 2011 gelanceerd werd, levert volgens Eifler goede resultaten. Holmer wil dat de bieten zo minimaal mogelijk worden ontkopt. Toch wil men vermijden dat te veel blad naar de fabriek gaat. Men streeft naar een wonde die niet groter is dan een stuk van 2 euro. "Over het vraagstuk 'ontbladeren of ontkopen?' is al veel gediscussieerd. Er is ook al veel onderzoek rond gebeurd. De positie van Holmer is dat we beide systemen aanbieden.

Ontkopen is op dit moment het goedkoopst. Door te ontbladeren verbruikt je meer brandstof en de elementen zijn ook meer onderhevig aan slijtage." Uniek is dat de hoogte van de HR-rooischaren per rij geregeld kan worden. Dat laat toe om dieper te ontkopen in een rij waarin de planten wat dieper staan. Vanaf dit jaar kan dit ook computergestuurd. "Wanneer de chauffeur aan het perceel begint, stelt hij de gewenste diepte in. Het systeem bepaalt nadien zelf de ideale stand, zodat de mee gerooide hoeveelheid aarde

minimaal is. Dit systeem functioneert ook bij slechte weersomstandigheden, op droge en natte bodems, zodat het een groot gebruiksgemak verzekert."

.....
De druk op de bodem zo laag mogelijk houden was een uitdaging.
.....

Zorg voor de bodem

Een andere bijzonderheid van de T4-30 is dat door de iets hogere ophanging er 84 mm meer ruimte is boven de zeefband die onder de assen door moet. Er is 40% meer ruimte, waardoor verstoppingen worden voorkomen. Dit komt ook doordat het tapijt zelf van 80 naar 90 cm breed is.

Vervolgens komen de bieten op de reinigers. Vermits hiermee geen problemen waren, werd het systeem van de T3 behouden. De druk en de snelheid kun-

nen apart worden geregeld. De opvoerband verbreedde van 90 naar 100 cm. Bijzonder aan de T4 is dat de knik, die het werken in hondengang mogelijk maakt, zeer dicht bij de cabine zit. Dat maakt dat de machine stabiel is, bijvoorbeeld bij het werken op hellingen of op oneffen terrein. De vullingsgraad van de bunker wordt dankzij sensoren en camera's zeer precies bijgehouden. Omdat de kiepers steeds hoger worden en omdat sommige klanten ook direct op vrachtwagens willen laden, bestaat er een losband in XL-versie. Die kan tot 5,90 m hoog lossen. Ten behoeve van het transport over de weg, maar ook omdat er soms elektrische leidingen hangen boven het veld, kan die geknikt worden. De laadband werd breder om nog een extra reiniging te verzekeren tijdens het lossen. "Bij een smallere band liggen de bieten hoger op elkaar en worden ze onvoldoende gereinigd.

Om de druk op de bodem zo beperkt mogelijk te houden, koos men voor een ander type banden. Met de Ultraflex-technologie van Michelin kan op de voorste as met een bandendruk van 1,6 bar worden gereden (Michelin IF800/70 R38). Achteraan op de drieasser is dit 2 bar met de Michelin 1050 50/R32. We hebben met het gewicht dat deze machine kan meevoeren de grens bereikt, en die mogen we niet overschrijden. Daardoor kan deze machine ook bij slechter weer langer blijven werken dan de oudere machines die op 2,4 bar moeten rijden.

Nog breder

Een volgende stap is de constructie van machines die meer dan 6 rijen rooien. Volgens Eifler leeft de vraag hiernaar. "Vroeger was het rooien van 9 of 12 rijen niet vol te houden voor de chauffeur, omdat hij de kwaliteit niet voldoende kon opvolgen. Nu zorgt de technologie daarvoor. We hebben al een prototype. Dit systeem zal verkrijgbaar zijn vanaf 2015, zowel op tweeassige als drieassige rooiers. De machine moet wel de flow van de bieten kunnen verwerken. Dit heeft ook logistieke consequenties omdat de bunker sneller vol zal zijn. Hierover loopt momenteel een studieproject. Een dergelijke



1 Ontkoppelen of ontbladeren? Holmer kiest niet en biedt beide systemen aan. 2 De T4-20 van Holmer is eigenlijk de zesrijige Exact Light Traxx van Agrifac.

breedte impliceert ook dat het rooielement ontkoppeld moet worden voor de verplaatsingen. Ons gepatenteerd Easy Connect-systeem laat toe dat één persoon het rooielement alleen kan aankoppelen.

Eifler besloot met de rentabiliteit. Uiteraard wordt het nieuwe type er niet goedkoper op. Het is daarom belangrijk om de kosten van de gebruiker te verlagen. Op de nieuwe rooier is slechts één cardan overgebleven. Al de andere overbrengingen gebeuren met oliedruk. Een cardan is veel gevoeliger voor slijtage. De nieuwe machine kan ook veel sneller werken en kan tot 40 km/uur rijden. Via de computer kan ieder wiel ook afzonderlijk worden aangestuurd. Dit is bijvoorbeeld belangrijk op hellende terreinen, waar

het onderste wiel sneller moet draaien om afglijden te voorkomen. Om op straat te rijden is slechts één drukleiding vereist, de rest is voor op het veld. Dit maakt dat je dan energie kan besparen. Ook de energiezuinigere nieuwe motor van Mercedes draagt hiertoe bij. "Het is de eerste keer dat we met een nieuwe motor minder brandstof nodig hebben", stelt Jürgen. Met het welzijn van de chauffeur in het achterhoofd heeft Holmer zelf een compleet nieuwe cabine ontwikkeld. Omwille van de veiligheid is met behulp van camera's een zicht van 360 graden mogelijk op de machine. Ook de bediening is voorzien van de allerlaatste snuffjes, inclusief de joystick die *state of the art* is. De T4-30 zal te koop zijn vanaf 2015. ■