



Kansen en grenzen voor

In Duitsland is er een groeiende belangstelling voor agrotrucks. Op de loonwerkersbeurs DeLuTa waren er diverse te zien en ook werd er in workshops gediscussieerd rondom het opkomende fenomeen agrotrucks. Op onze rondgang ontdekten we dat Duitsland regelmatig worstelt met deze voertuigen, maar dat de algehele balans sterk positief is en denkvoer voor ons oplevert.

Binnenkomend in de centrale hal van de loonwerkersbeurs DeLuTa in Münster val je meteen met de neus in de boter. Twee MAN M-Tracs van Amac in het Duitse Bell (Eifel) staan er opgesteld, voorzien van een groot videoscherm met uiteraard imposante beelden. De op 60 km/u begrensde MFT 60-agrotruck met T-rijbewijstoelating heeft een traploze hydrostaat voor snelheden van 0 tot 15 km/u, een driepuntheffinrichting, een aftakas met maximaal 397 kW (540 pk) vermogen, een loadsensing-pomp (220 liter per minuut) met vier dubbelwerkende hydrauliekaansluitingen en een bandendrukwisselsysteem. Deze 4x4 staat op 480/70R28-banden voor en 750/50R26-exemplaren achter. "Lichter dan een trekker, circa tien ton meer laadvermogen op de weg vanwege gewichts-overdracht, lagere onderhoudskosten, een lager dieselvebruik, comfortabeler en veel goedkoper per pk. Afhankelijk van de uitvoering kost hij zo'n € 140.000,- tot € 180.000,-. Hij is ook in vrachtwagenversie (90 km/u) leverbaar", aldus de prikkelende uitleg. De video doet de rest.

Nuanceren

Onze rondgang leert dat het genuanceerder ligt. Toelatingseisen en lobbywerk van de transportwereld spelen in Duitsland ook. De aanwezigheid van een schotel betekent dat de truck wordt gezien als een volwaardige truck. De toelating 'Agrartruck' voor T-rijbewijs krijgen, is dan lastig. Dat is te omzeilen als je kunt aantonen dat de truck offroad zijwaartse pendeling heeft. Dat heeft Leewes & Ludmann voor elkaar gekregen met de Ginaf en dus stond deze daar trots te pronken met schotel. Een andere mogelijkheid is een kogel. Dan wordt de truck wel gezien als geschikt voor het agrarisch T-rijbewijs. Voor de Duitse wet is de maximale toegestane oplegdruk voor een kogel echter maximaal vier ton. De achterliggende gedachte is dat bij meer druk de vooras van de landbouwtrekker te veel wordt ontlast. Dat die kogel bij een truck tussen voor- en achteras zit, wordt dan niet meegenomen. Fabrikant Stapel in Abersloh, één van de grotere aanbieders van agrotrucks in Duitsland, heeft daar voor het mesttransport op ingespeeld met een

de agrotruck

oplegertank met een apart voorcompartiment. Bij wegtransport (met risico op controle) wordt dat leeg gelaten om zo die vier ton oplegdruk niet te overschrijden. Wie het veld in gaat, kan het voorste compartiment volpompen en de voorste liftas van de drieassige oplegger optrekken voor zeven ton extra oplegdruk. Stapel wijst en passant nog op de hoogte van de schotel. "De sterke lobby van de transportsector kunnen wij weerleggen door te wijzen op de schotelhoogte. Die is bij de agrotruck meestal rond de 1,30 meter en daarom is die geen concurrent voor de normale trekkers met opleggers." De standhouders geven aan dat vanwege deze nog niet geheel transparant passende regelgeving en handhaving de afzet nog wat wordt geremd. "We hebben het gevoel dat de handhavers het zelf niet goed weten."

Bodem meenemen

Prof. dr. Ludwig Volk van de Fachhochschule Südwestfalen bevestigt in zijn workshop de kansen voor de agrotruck. In zijn algemeenheid stelt hij dat tot tien kilometer de landbouwtrekker in het voordeel is. Vanaf die afstand is de truck volgens hem gunstiger. Hij onderbouwt het verhaal met een praktijktest (zie kader). Naast het brandstofverbruik en de aanschaf- en onderhoudskosten noemt hij ook het lagere eigengewicht (dus een hoger laadvermogen op de weg), het niet hoeven hangen van frontgewichten plus een stiller en publieksvriendelijke transportmedium op de openbare weg. Dat laatste is ook belangrijk. Volk wijst er echter met klem op dat bodem en bodemge-

Praktijkvergelijking trekker-truck

Prof. dr. Volk bespreekt de testresultaten van een trekker en een truck. Er is een dag gewerkt met een afstand van dertien kilometer tussen veld en kuilhoop. Bij deze opname moet nog worden meegenomen dat Volk een kostenpost van € 2,- per uur voor truckbanden en € 4,- per uur voor trekkerbanden berekent, dat de Fendt met circa € 230.000,- aanmerkelijk meer kost dan een truck (€ 140.000,- tot 180.000,-) en dat de onderhoudskosten voor een truck lager zijn. De belangrijkste metingen zijn hieronder weergegeven. Het gaat hier om een complete werkdag inclusief aan- en afloop. Beide combinaties maakten negen ritten.

Silagetransport

	Trekker	Truck
Merk en type	Fendt 939	MAN TGS 18.400
Wagen	50 kubieke meter	53 kubieke meter
Arbeidstijd	12 uur en 49 minuten	12 uur en 14 minuten
Afgelegde afstand	234 kilometer	234 kilometer
Tonnage per vracht	20 ton	23 ton
Dieselvebruik	223 liter	174 liter



Een schotel met voldoende zijwaartse hellingshoek is toegelaten voor een agrotruck met een maximumsnelheid van 60 km/u. Echt concurrerend met wegvervoer is de truck met deze schotel niet, omdat deze hoger (circa 1,30 meter) zit. Naast deze Paul Agromover op Mercedes-Benz Arocs 4x4-basis ziet Mercedes hernieuwde kansen voor de Unimog Agro.



Fabrikant Stapel ontwikkelde deze mestoplegger met apart voorcompartiment om op de staat leeg vier ton oplegdruk op de kogel te creëren en in het veld met liftas desgewenst zeven ton extra.

steldheid ook moet worden meegenomen. "We moeten onze bodem zorgvuldig doorgeven aan de volgende generatie. De agrotruck is niet geschikt in natte en minder gunstige omstandigheden vanwege zijn beperkte bandenmaat van 26,5 inch", aldus Volk. Hij voegt daaraan toe dat de 8x8-truck vanwege een lager laadvermogen en hogere verbruik (vier aangedreven assen) nadelig is. Fabrikant Krude voegt daar de wendbaarheid aan toe. "Een oplegger met dolly achter een landbouwtrekker is op kortere afstanden en op plekken waar meer wendbaarheid wordt gevraagd een bewezen beter alternatief. Daarom leveren wij ook mesttanks met vaste dolly."

Een loonwerker, net kijkend bij de vernieuwde drieassige Kaweco-schuifwagen, laat op zijn mobiel een video zien hoe hij dit najaar de maïs aan de enorme biomassakuilhoop heeft gereden met agrotrucks. "Prima bevallen, met circa € 30,- per uur goedkoper dan een trekker en met een prima capaciteit", laat hij weten. Hij kijkt hoeveel ton hij aan het eind van de dag bij elkaar heeft gereden en wat dat kost aan machines en brandstof. Hij heeft het over grote opleggers van dik vijftig kuub. Volk eindigt met de stelling: "Agrotruck, ja, maar met verstand, denk aan onze bodemschatten." Mooi onderwerp voor de kerst.

TEKST EN FOTO'S: Gert Vreemann