

Capaciteitssprong

Eerste ervaringen met de nieuwe en zwaardere Krone ZX-dubbeldoelwagens



De groensector is dynamisch en spannend. Het moet groener, geruislozer, chemiearmer en schoner, terwijl de budgetten onder druk staan. Het is niet voor niets dat GroenTechniek Holland volgeboekt is met alle toonaangevende merken. De standhouders presenteren een breed scala aan noviteiten, waaronder veel specialistische oplossingen. Een voorproefje met de genomineerden voor het Gouden Klavertje vier als visitekaartje.

Een mooi contrast: opa met Mutti op het spatbord van zijn oude Deutz met een platte wagen over de hobbelige onverharde smalle kronkelige weg in het Beierse land, terwijl in het veld eraanstaande de Fendt 939 met de nieuwe ZX 470 GD voluit blaast om te laten zien wat de nieuwe wagen kan. Geen Mutti op het spatbord, maar de bestuurder in een moderne cabine met het oog op de computer en het veldwerk. Tijden veranderen in de jacht naar meer capaciteit en meer laadvermogen. We hebben het over de eerste dubbeldoelwagens uit de nieuwe Krone ZX-serie, die boven de huidige ZX-serie wordt gepositioneerd. Het gaat om de typen 430, 470 en 560 met inhoud van respectievelijk 43, 47 en 56 kubieke meter en naar wens met of zonder doseerwalsen. Wij zagen een 470 met tandemstel in actie.

Geheel nieuw

Dat de ZX geheel nieuw is, zie je meteen aan de voorkant, want ook Krone monteert nu een beweegbare voorwand. Tijdens het laden staat deze 'rechttop'. Als de wagen volgens de laadauto-maat vol is, beweegt de voorwand naar voren om zo ruim vier kuub extra te kunnen laden. Je ziet dat terug aan de positie van het tandemstel. Dat staat een tikkeltje verder naar voren met het oog op de vier ton oplegdruk vanwege de extra kilogrammen voorin en omdat de invoer vernieuwd is. Dat geldt onder meer voor de nieuwe, 2,12 meter brede pickup, die daarmee toch

weer tien centimeter breder is. De tanden staan in W-vorm om het gewas aan de zijkanten wat naar binnen te duwen en in het midden juist naar buiten. Belangrijker vinden wij dat de nieuwe, pendelend opgehangen pickup hydraulisch wordt aangedreven. Je kunt desgewenst de invoersnelheid handmatig of met behulp van Isobus automatisch aanpassen aan de rijnsnelheid en de zwadikte. Naast de zijwielen heeft de pickup twee kunststof tastwielen achter de pick-up. Liever hadden we voor hier brede luchtbanden, maar in het Duitse land werkte het op de harde ondergrond prima. De rotor is opnieuw een flinke jongen, met een doorsnede van 88 centimeter en acht rijen tanden (zeventien maal acht millimeter), die spiraalsgewijs zijn geplaatst. Geen W-vorm dus, maar wel extra breed: maar liefst 1,83 meter en samen met een dieper kanaal is de doorvoer groter dan bij de bestaande ZX-serie. De bredere rotor is mogelijk vanwege de nieuwe powerbandaandrijving in combinatie met een planetair in de rotor voor de gewenste vertraging. Dat is zo vernuftig opgelost. Daarachter zit een dubbele rij messen; 48 stuks, 37 millimeter snijlengte (nul, 24 of 48 ingeschakeld), met individuele beveiliging en uiteraard als optie het messenslijpsysteem SpeedSharp van Krone, dat we kennen van de huidige ZX'en. Dat het een buffel van een wagen is, zien we aan de aftakas-nokkenschaakelkoppeling van 2800 Nm, dat is 280 kW (381 pk) aan aftakasvermogen, exclusief de hydraulisch aangedreven pickup.

No time

De wagen (stand van de pickup en vooroverhellen van de wagen) stelt zich automatisch in de laadpositie. Van die opnameverdeling bij de pickup zie je niet zoveel, wel dat de wagen de Fendt 939 goed aan kan. We hebben even geklokt: in goed drie minuten (drie omgangen) is hij vol. Dat moest ook kunnen in dat gemakkelijke droge gras. Dan is het wel zaak de pickup af te stellen op de hoge rijsnelheid, anders gaat hij buldozieren. Daarmee is het nut van de hydraulische aandrijving meteen aangetoond. Op naar de drogerij, ook voluit. Het is maar goed dat Mutti er nu niet is, want achter de wagen hangt een grote witte stofwolk. De wagen heeft Wabco-ESP, geen overbodige luxe op de kronkelige wegen in het heuvellandschap. Krone wijst op het optionele elektrohydraulisch gestuurde tandemstel, dat de stuuruitslag beperkt bij hogere rijsnelheden en boven de 50 km/u die gedwongen besturing zelfs blokkeert. Tevens is er de mogelijkheid om via de bedieningsterminal de computer handmatig bij te sturen of bijvoorbeeld automatisch de besturing te blokkeren bij het lossen op de rijkui. De veiligheid op de weg spreekt ons natuurlijk aan. Dankzij het hydraulische onderstel met ABS en ESP is de wagen stabiel bij 60 km/u. De Fendt (met front- en wielgewichten) en de opraapwagen wegen al 24 ton en in dit geval is er veertien ton droog spul geladen. U kunt wel optellen. Even wordt getoond dat de knikdissel extra ver kan knikken. Dat kan van pas komen onder natte omstandigheden in de mais en geeft extra disseldruk. Verder wordt opgemerkt dat voor dubbeldoel-inzet de pickup desgewenst snel te verwijderen is. Geen issue in Nederland met al dat late najaarsgras. Het lossen is bekend werk, maar ook hier toch weer iets opmerkelijks. De hydrauliekdrukken worden gemeten, zodat de hydromotoren eerst parallel zo krachtig mogelijk draaien en daarna automatisch overschakelen naar serie om dubbel zo snel te lossen als de bak een heel eind leeg is. Heerlijk, niet meer lang wachten tot dat laatste beetje eruit is, maar versneld uitspuwen. De voorwand duwt automatisch een paar keer sterk achterwaarts om met zekerheid alles te lossen. De wagen is zo leeg, dus op naar de volgende vracht.

Flinke vooruitgang

De teneur is helder: een compleet nieuwe wagen, waarvan Krone nog veel meer kan vertellen. Hij is gepositioneerd boven de huidige ZX-serie en bedoeld voor trekkers vanaf zo'n 221 kW (250 pk). De ZX 470 is een beul van een wagen en prachtig om te zien met de beweegbare voorwand, het slim geconstrueerde invoeraggregaat met powerband en de hydraulisch aangedreven pickup. De wagen is mooi compact gebouwd, echt een vernieuwing. Er is niet gesproken over wegen en gewasanalyse voor de KringloopWijzer. Het eerste kan Krone tegen geringe meerprijs aanbieden, maar NIR-sensoren ziet de fabrikant nog niet zitten. Het lijkt misschien allemaal wat groot, maar er kan ook gerust een trekker vanaf 147 kW (200 pk) voor, zeker voor de 430 en 470. Met de wetenschap dat de invoer dan overgedimensioneerd sterk is, de wagen compacter is en meer kan laden, ga je er flink op vooruit ten opzichte van de huidige ZX 450-modellen. De nieuwe zware ZX-serie wordt officieel op de Agritechnica voorgesteld.



Krone drijft de snijrotor nu met een powerband aan en vertraagt via een planetair in de rotor. Daardoor is de rotor toch weer net even breder.



Toch weer een bredere en - heel belangrijk - nu hydraulisch aangedreven pickup voor het optimaal afstemmen op de rijsnelheid en zwaddikte.



De besturing kun je bijsturen of juist blokkeren op de kUIL en op hellingen en wordt automatisch gelokt bij snel transport. Met stevige luchtremmen met ABS en ESP is hij klaar voor het snelle werk.



Het laatste deel lost de wagen dubbel zo snel vanwege de overschakeling van beide hydromotoren van parallel naar serie. De walsen zijn extra krachtig voor inzet als dubbeldoelwagens.

TEKST & FOTO'S: Gert Vreemann

Eerste gebruikers

Dit jaar draait al een aantal loonwerkers met prototypen. Van drie bedrijven de eerste reacties.

Loon- en grondverzetbedrijf Koonstra, Balkbrug

Koonstra schafte dit jaar twee Krone ZX-opraapwagens aan, een huidige 450 en een 430-prototype van het nieuwe type. Koonstra is gecharmeerd van de compactere bouw. De 430 is korter en compacter dan de 450. Dankzij de beweegbare voorklep kun je volgens Koonstra met de 430 meer kuubs laden dan met de 450. Met dezelfde trekker van circa 165 kW (225 pk) ervoor laadt de nieuwe 430 sneller dan de 450. Verder spreken hem de hogere lossnelheid en de extra krachtige doseerwalsen aan, die bovendien zijn beveiligd via een slipkoppeling. Daarom kun je hem onbeperkt inzetten als dubbeldoelwagen naast de hakselaar. Verder heeft hij iets meer disseldruk. De snijkwaliteit van beide wagens is volgens Koonstra prima. Hij heeft het geprobeerd op een perceel met nat restgras en zelfs daar was de snijkwaliteit goed en waren er geen natte proppen. Koonstra ziet meerwaarde in de wagen, omdat je met deze capaciteit bij veel boeren met één wagen toe kunt in plaats van twee. Hij heeft de wagen op 800/45R30.5-banden gezet.

De stuuruitslag is wat beperkt. Dat is wat hem betreft het enige kritiekpunt. Krone heeft aangegeven dit op te lossen.



Loonbedrijf Fa. W. Timmer & Zn., Ermelo

Timmer is al jaren gewend aan een grote Schuitemaker 3000-tridem. De nieuwe ZX 470 is voor dit bedrijf dus geen stap groter. Het wilde dit jaar wel proefdraaien omdat het goede ervaringen met Krone-producten heeft en een toenemende vraag naar opdraapwagens vaststelt in plaats van hakselen. Timmer heeft het hele jaar gedraaid met een prototype. In zijn algemeenheid voldoet de wagen aan de gestelde verwachtingen, al zijn er onderweg nog wel wat kinderziekten opgelost en heeft Krone nog een software-update te gaan.



Timmer is tevreden over de capaciteit en de snijkwaliteit. Het nieuwe aandrijfconcept met de powerband en de hydraulisch aangedreven pickup zien ze in Ermelo wel zitten, maar ze merken ook op dat de chauffeurs gewend zijn manueel op vakmanschap wagens keurig op maat vol te draaien. Dan loop je niet snel tegen problemen aan. Timmer is benieuwd hoe de wagen het dit najaar in de maïs gaat doen. Dat geldt zeker waar het de bodemvrijheid betreft, al kan de dissel wel extra knikken voor meer bodemvrijheid.

Loonbedrijf Gebr. Van Eijck, Alphen

Van Eijck in Alphen heeft voor de ZX 470 gekozen omdat het bedrijf vaak van grote afstand gras en maïs moet halen. Dan is de vijf kuub extra ten opzichte



© Tom Govaerts

van de ZX 450 volgens Van Eijck zeker de moeite waard. Daarbij lost de wagen sneller en is hij berekend op trekkers met een hoog vermogen, iets waar Van Eijck niet voor kiest. Bij dit bedrijf staan er twee John Deere R6215's voor. Van Eijck ziet kansen om met een dikkere trekker ervoor met één wagen en één shovel op de kuil percelen dichterbij te pakken. Met de nieuwe beweegbare voorwand wordt de wagen prachtig mooi vierkant volgeladen. Daardoor kan er meer in en het lossen gaat een stuk vlotter. Met de maïs is dit ook een voordeel. De bovenkant van de voorwand in uiterste stand naar voren is ruim 1,50 meter dichterbij de trekkercabine dan met de vaste wand. Met betrekking tot het brandstofverbruik heeft Van Eijck nog geen harde cijfers. Een eerste indicatie is dat het verbruik van de John Deeres voor de 470's in de pas loopt met dat van de Fendt 820's voor de ZX 450-wagens. Van Eijck is tevreden over de gemaakte keuze voor de 470. Als nadeel noemt het bedrijf de toch weer hogere prijs en de complexere techniek.