

Vredo nog evenwichtiger

Al 600 uur heeft de eerste Vredo VT4556 er bij Mart Munsters op zitten. Sinds april is de machine getest op bouw- en grasland, tot volle tevredenheid van chauffeur John van Leune. "De machine is rustiger, verbruikt minder brandstof en nog belangrijker: door de aanjager in de tienduims zuigarm weten we nog tijd te winnen."



Vredo heeft de overgang naar de Stage IV-motoren gebruikt om de zelfrijder weer flink onder handen te nemen. Heel opvallend is de overstap bij de motoren van Deutz naar Scania. Een strategische keuze, vertelt Adrie Kunst. "Het ontwikkelen van moderne motoren is een enorm kostbare zaak en om dat terug te verdienen, heb je aantallen nodig. We vragen ons af of Deutz dat kan blijven realiseren. Die twijfel plus een aantal inbouwvoordelen leidden er toe dat we hebben besloten over te stappen naar Scania. Een stap die vele andere bedrijven in de landbouw en het grondverzet ook al hebben gezet. Belangrijk voor ons is ook dat we de beschikking krijgen over een zeer moderne motor."

Belangrijk voor Vredo is dat de nieuwe motor zijn maximale koppel van 2275 Nm al haalt bij een nominaal toerental van 1250. "Dat betekent dat we veertien procent meer koppel hebben bij een achttien procent lager toerental. In de praktijk levert dat een veel gunstiger brandstofverbruik op. Dat is iets wat je terugziet uit de vrachtwagenwereld, waar ze al bijna op het stationaire toerental rijden."

Rustiger

Het lagere toerental is iets wat chauffeur John van Leune van Loon- en grondverzetbedrijf Mart Munsters direct noemt als

hem spreken over zijn eerste ervaringen. "Door het lagere toerental is het in de cabine nog weer een stuk rustiger. Het scheelt ook flink in brandstofverbruik. Kijk, we rijden nu 15 km/u met een 8,80 meter brede zodebemester. Toch is het actuele verbruik maar 28,4 liter per uur. Over de gehele gebruiksperiode van ruim 600 uur is het zelfs maar 13,4 liter per uur."

Wennen moest hij bij het rijden wel aan de langere voorkant. De komst van de nieuwe lijnmotor betekende wel dat er in het chassis extra ruimte moest worden gemaakt. Die werd gevonden door de cabine wat verder naar voren te plaatsen, waardoor ook ruimte ontstond voor twee grote brandstoftanks aan de voorzijde. "Vooral in het begin moet je wennen aan de wat verder overstekende neus. Je krijgt meer het gevoel van een buschauffeur, doordat je meer voor de wielen zit."

Gewichtsverdeling beter

Dankzij het naar voren plaatsen van de cabine en brandstoftanks is de gewichtsverdeling nog beter geworden, vertelt Kunst. "Zelfs met een drietons bemester in de hef hebben we nagenoeg een 50-50-gewichtsverdeling. Dat was 58-42, dus we zitten nu bijna op het optimum. Vol of leeg maakt daarbij bij Vredo niet uit, omdat de tank precies tussen de wielen ligt."

De cabine is trouwens de bekende Claas Vista-cabine met het grote kleuren-touchscreen waarop de chauffeur alle functies kan instellen en uitlezen. Hij heeft een eigen joystick met daarop de belangrijkste functies, die met een druk op de knop te bedienen zijn. Dat gaat het bijvoorbeeld om het in- en uitschakelen van de bemester en de bediening van de zuigarm. Zeer te spreken is de chauffeur over de automatische bediening van de vulpomp. Dit betekent dat de pomp na het aanzetten eerst op een laag toerental begint en dat dit automatisch wordt verhoogd zodra de pomp op capaciteit is. Dan gaat ook automatisch het toerental van de motor wat omhoog. Zodra de tank vol is, wordt ook weer automatisch het toerental omlaag gebracht. De grotere capaciteit bij het vullen is één van de belangrijkste verbeteringen voor John van Leune. "Door de tienduims zuigslang in combinatie met de aanjager ben ik veel sneller vol. Daar zit voor mij de grootste winst. Per vracht scheelt dat zo een minuut. Dat lijkt niet veel, maar met vijftig tot zestig vrachten die ik op een dag doe, is dat een uur werk. Je kunt dus veel meer kuubs doen."

NIR-sensor van John Deere

In de nieuwe Trac is ook ruimte gemaakt voor het eventueel opbouwen van een NIR-sensor. Vredo heeft daarbij gekozen voor de techniek van John Deere, dezelfde die ook Vervaet gebruikt. De sensor wordt ingebouwd in de gecombineerde zuig- en persleiding. De gebruiker kan dus kiezen om de vracht bij het laden te analyseren of dit te doen bij het uitrijden. In dat geval komt er een mogelijkheid om de pompsnelheid aan te passen aan de ingestelde hoeveelheid om nauwkeurig te bemesten. Via GPS kan deze ook worden geregistreerd. Bij Munsters is dat nog niet opgebouwd; op de machine zit alleen een GPS-besturingssysteem, dat chauffeur John al vanaf het begin gebruikt om nauwkeurig te bemesten en om alle percelen precies in kaart te brengen. "Ik probeer nu alles vast te leggen, zodat ik daar volgend jaar gewoon op verder kan. Het probleem is dat je in het seizoen te weinig tijd hebt, dus veel staat er half in. In de winter hoop ik echter alles in kaart te brengen, zodat ik die gegevens volgend jaar zo weer op kan roepen."



Het is een techniek die hij goed kan gebruiken, want alles staat bij hem in het teken van het zo efficiënt mogelijk werken. Dat betekent nauwelijks heen en weer rijden naar de put, maar zodra een perceel wat verder is er een container tussen zetten en met een trekker met tank of vrachtauto de mest aanvoeren. "Dit is nu eenmaal geen voertuig om op de weg te rijden. Je moet zoveel mogelijk in het land zijn. Dus ben ik ook vaak op twee of meer percelen bezig, dan schat ik de tijd in die nodig is en probeer zo de capaciteit maximaal te benutten. Het voordeel van het rijden op GPS is dat je telkens een perceel kunt oproepen en weer verder kunt waar je bent gebleven."

Ondanks alle aanpassingen ervaart John de nieuwe Trac vooral als bekend, maar beter. Zoals de vernieuwde aandrijving met de nieuwste Danfoss-rijhydrauliek met de mogelijkheid van het instellen van een grenslastregeling en het rijden met een rijpedaal. "Het is allemaal weer net iets verfijnder en dus prettiger werken, maar na ruim 26 jaar op een Vredo weet je niet beter en is alles weer een mooie stap vooruit."

TEKST: Toon van der Stok

FOTO'S: Toon van der Stok, Vredo

Vredo levert deze machine nu niet alleen meer met mesttank, maar ook met een Tebbe-breedstrooier, optioneel zelfs in wisselopbouw.



De grotere vulpijp geeft op de nieuwe machine de grootste tijdwinst.



Standaard is de machine van een groot touchscreen kleurenscherm. Op de joystick zijn verschillende functies programmeerbaar.