

BreTrac de weg op

Opvolger van de Kantonnier heeft een snelverkeerkenteken

Over acht jaar eindigt het gedoogbeleid voor de Kantonnier en om daarop tijdig te kunnen inspelen, presenteerde Wim van Breda afgelopen maand met de BreTrac een opvolger. Die is gebouwd op het frame van een DAF-vrachtwagen en heeft gewoon een snelverkeertoelating voor de weg.



Veertien jaar na de introductie van de Kantonnier is er nu een opvolger. Die is ontworpen en gebouwd in een samenwerking tussen Wim van Breda, Van Ginkel Trucks, Herder, Jan Veenhuis en Wagenaar. Een belangrijke doelstelling is het op de weg brengen van een voertuig waarmee je langs de snelweg kunt werken. Het voordeel hiervan is dat je met een snelverkeerkenteken op de snelweg mag werken zonder dat deze helemaal hoeft te worden afgezet.

Werktuigdrager

Een belangrijk verschil met de huidige Kantonnier is de onderbouw. Waar de Kantonnier speciaal was gebouwd voor het werken met een maaiaarm en het afvoeren van het product heeft Wim van Breda nu gekozen voor een soort werktuigdrager die gedurende het jaar voor meerdere werkzaamheden is in te zetten. Denk bijvoorbeeld aan de opbouw van een strooiunit voor het winterwerk, een houtversnipperaar of een hoogwerkerarm voor snoeiwerk.

De basis voor de BreTrac is een DAF-vrachtwagen, die door Van Ginkel wordt omgebouwd tot een soort werktuigdrager.

Daarvoor gaat de DAF-cabine eraf en komt er een nieuwe cabine van Lochmann voor in de plaats. De zitpositie van de bestuurder is in het midden om zo rondom een perfect zicht te hebben. In de cabine worden wel alle DAF-besturingsonderdelen teruggeplaatst, inclusief dashboard. Dit heeft als voordeel dat elke DAF-dealer het voertuig kan onderhouden. Zelfs de luxe bestuurdersstoel uit de vrachtwagen gaat over naar de nieuwe cabine.

Van Ginkel past ook de aandrijflijn aan door de vooras hydrostatisch aangedreven te maken. Dit geeft de mogelijkheid om tijdens het werk langs de weg helemaal hydrostatisch te rijden. Via het rijpedaal kan de snelheid worden gevarieerd van 0 tot 20 km/u. Voor het transportwerk loopt de aandrijving gewoon over de achterwielen via de twaalftaps ZF Astronic-automaatbak. In dat geval wordt de hydrostatische aandrijving volledig afgekoppeld. De ophanging van de as is wel aangepast, zodat ook de achteras kan meesturen. Het is het systeem dat ook Ginaf toepast voor de starre achteras. Het grote voordeel merk je in het veld, waar de machine een mooi korte draaicirkel heeft.

Draagframe

Op de onderbouw van de vrachtwagen is een Wagenaar-draagframe gemaakt, waarop met behulp van twistlocks verschillende frames kunnen worden gemonteerd. Het frame is zo gemaakt dat de opbouw geen extra hoogte oplevert. De twistlocks zitten aan het frame en de opbouw kan er dus gewoon overheen schuiven. Een mooie oplossing zijn de hydraulische cilinders die aan het frame zijn gemonteerd. Daarmee kan de opbouw omhoog worden geduwd, waarna je eenvoudig de steunpoten kunt bevestigen en zo onder de opbouw kunt wegglijden. Op deze manier zou je simpel kunnen wisselen naar een ander type opbouw, zoals een strooiunit of een kraanopbouw. Deze moeten echter nog wel worden ontworpen, omdat dit volledig klantspecifiek is.

Voor de eerste versie die we konden bekijken, was een opbouw gemaakt met een Herder Grenadier. Deze kan volledig autonoom van de vrachtwagen werken dankzij een eigen 6,7-liter-FPT-zescilindermotor. Deze heeft een vermogen van 165 kW (225 pk). De eigen motor is een logisch gevolg van de keuze om de maaiunit demontabel te maken. Nu is er enkel een kabelverbinding tussen voertuig en cabine voor het bedienen van de maaiaarm. Tijdens het werk kan de motor van het voertuig nagenoeg stationair draaien, waardoor ook het gecombineerde brandstofverbruik beperkt is. Aan de motor van de Herder zijn drie loadsensingpompen gemonteerd. Eén is er voor de giekbediening en de eventuele transportband of vijzelfunctie op de maaikop. De tweede is voor de aandrijving van het werktuig met een werkdruk van 200 of 320 bar. De derde pomp wordt gebruikt voor de afzuigventilator.

In de uitvoering zoals die nu is gepresenteerd, heeft de giek een werkbereik van 7,10 meter vanuit het hart van de draaikolom. Dat wil zeggen dat hij ongeveer zes meter naast het voertuig kan werken. Het is in elk geval voldoende om de klepelmaaier mooi voor de cabine te laten lopen, zodat er goed zicht is op het werk. Zowel in werkstand als in transportstand kan deze beneden de vier meter hoogte blijven, zodat ook viaducten probleemloos kunnen worden gepasseerd. In transport wordt de arm naar voren geklapt, waarbij de hele maaikop achter de cabine ligt. Er is zelfs een steunpoot, waarbij rekening is gehouden met een aangebouwde vangrail-maaier.

Veenhuis-snelverkeer

In de huidige uitvoering hangt achter de BreTrac een Jan Veenhuis-opvangwagen. Deze is uitgerust met snelverkeerasen met luchtvering, een luchtdrukremstelsel en ABS. Er is gekozen voor een twintigkuubs bak omdat deze in het standaardassortiment van Veenhuis zit. Nadeel van deze oplossing is dat de hele combinatie lang wordt - in de nu getoonde uitvoering 14,50 meter - en dus wat minder wendbaar.

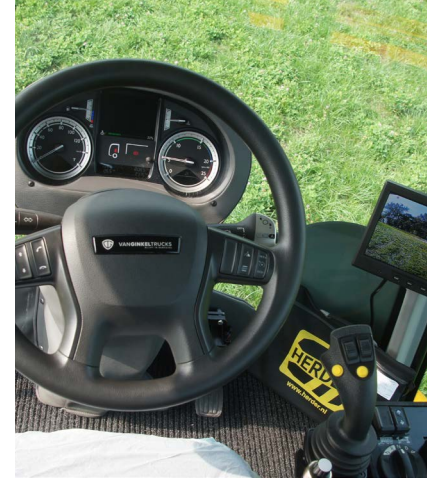
Voor de toekomst denkt Wim van Breda ook aan andere uitvoeringen, zoals een grotere opvangbak of een combinatie met een extra as en dan een bak direct achter de maaiaarm. Eerst wil het bedrijf de machine laten zien in de praktijk en met klanten overleggen in welke uitvoering ze deze graag op het erf willen.



De afzuigventilator is breder gemaakt om bij lagere toerentallen dezelfde capaciteit te hebben als de smalle variant. Hierdoor nemen de slijtage en het brandstofverbruik af en zullen dus de kosten per draaiuur afnemen. Herder bekijkt de mogelijkheden van dit type afzuigventilator op de Herder-maaiarms voor opbouw op een trekker.



De Jan Veenhuis-aanhanger staat op snelverkeerasen en is gebaseerd op een standaardkipper van Jan Veenhuis. Als de BreTrac zich in het werk langere tijd heeft bewezen, wordt er verder gekeken naar andere varianten: groter, maar ook als opbouw op het draagframe.



In de cabine is het grootste deel van het dashboard afkomstig van DAF. De bediening van de maaiaarm is de standaarduitvoering van Herder.



Op het frame zijn vier cilinders gemonteerd om de opbouw eenvoudig te kunnen afzetten.



Van Ginkel trucks zorgt voor de om- en opbouw van de aandrijving op de vooras en het stuursysteem op de achteras

Tot 2026 op snelweg

Van de circa dertig Kantonniërs die de afgelopen jaren zijn gebouwd, zijn er achttien een zogeheten High Speed-uitvoering (85 km/u). Deze zijn voorzien van een Duits kenteken, omdat deze in Nederland niet RDW-gekeurd konden worden. Dankzij een gaatje in de wet was het mogelijk om daarmee in Nederland als gekentekend voertuig te werken. Inmiddels is dit gat gedicht en is afgesproken dat deze voertuigen tot 2026 op de snelweg mogen worden gebruikt. De overige twaalf Kantonniërs zijn begrensd op 50 km/u en hebben dus net als een trekker geen kenteken. De Kantonniërs met snelverkeertoelating mogen na 2026 nog wel worden gebruikt, mits ze worden teruggezet naar een 50 km/u-landbouwvoertuig.