

De vierwieler

rukt op

Tekst: Frits Huiden
Foto's: fabrikanten

DUITSE MARKT, TRAMLINES EN
HEUVELS VRAGEN OM VIERWIELER

De wereld van zelfrijdende bemesters wordt opgeschud door Ploeger en Vervaet. Beide fabrikanten introduceerden een vierwieler. Juist Vervaet ging traditioneel voor de drie- en vijfwieler. Wat steekt hierachter? Een blik op de markt..

**'VEEL CAPACITEIT
MAKEN MET VEEL
PK'S EN EEN LAGE
BODEMDRUK PER
WIEL IS BELANGRIJK
OP EXPORTMARKTEN'**

De zelfrijdende bemester krijgt meer voet aan de grond in Europa. Akkerbouw- en veehouderijbedrijven schalen op en dus groeit ook de vraag naar capaciteit. Tegelijk zien meer mensen het nut van mestaanvoer met een vrachtwagen en een zelfrijder die op het perceel blijft. Dat kan efficiënter zijn dan transport en uitrijden met een getrokken tank. Zeker is dat een nieuwe set banden onder een vrachtwagen goedkoper is dan de brede 1050-banden onder een bemester. Hoewel in Nederland nog veel zelfrijders vol beladen over de weg rijden, is dit in de rest van Europa uitgesloten. Ook in Nederland zal de handhaving op aslasten en keuringen toenemen, zodat de getrokken tank verder zal worden verdrongen. "De markt van de drieassige getrokken tank is al verdwenen en dat gat zal worden opgevuld met zelfrijders", zegt Dorus van Esch van Ploeger.

NEDERLAND VERVANGINGSMARKT

Nederland is nu vooral een vervangingsmarkt voor drie- en vierwieler. Nieuw wordt meer ver-

kocht in landen als Duitsland, Frankrijk en Engeland. Deze landen moeten dadelijk net als Nederland ook voldoen aan strengere mestwetgeving en dus innoveren. De tijd van de ketsplaat is ook daar voorbij. Daardoor verschuift het werk naar loonwerk en dus ook naar zelfrijders. "Duitsland moet in 2025 aan de mestinjectie en Frankrijk in de toekomst ook. Dat speelt zelfrijders in de kaart. Voor wie nu meer dan 25.000 kuub per jaar uitrijdt, kan een zelfrijder wel uit", aldus Van Esch. Op de andere continenten zijn de zelfrijders weinig actief. Zelfs Claas met zijn wereldwijde netwerk betekent nog weinig in bijvoorbeeld Canada en de Verenigde Staten. "Daar wordt op een heel andere manier mest uitgereden", vertelt Nick Selman van Kaweco. "Dikwijls zie je daar drie of vier getrokken tanks achter een kniktrekker. Zelfrijders voor mest kennen ze daar niet zo", stelt hij vast. Ook de aandacht voor de bodemdruk werkt in het voordeel van de zelfrijder. De drie- en vijfwieler en vierwieler met hondengang hebben een relatief laag gewicht per wiel en combineren dat goed met capaciteit.

TWEDEHANDSMARKT BELANGRIJK

De Nederlandse markt is met twintig tot dertig nieuw verkochte zelfrijders redelijk stabiel. Verreweg het grootste deel (volgens eigen zeggen zeventig procent) gaat in Nederland naar Vervaet, met Vredo als één na grootste partij. Het Nederlandse Ploeger, dat gelieerd is aan de befaamde Terra-Gators en daar nog het onderhoud en de onderdelenvoorziening van doet, en het Duitse Holmer spelen in Nederland een kleine rol. Kaweco zegt jaarlijks één Xerion Trac VC met zwanenhalstank te verkopen in Nederland. De Europese markt wordt geschat op 150 tot misschien 200 nieuwe machines per jaar. In Duitsland en met name Oost-Duitsland is Holmer marktleider met zijn sterke Terra Variant-vierwieler met mechanische transmissie, vaak voorzien van een Zunhammer-opbouw. Duitsers kiezen voor een



Ploeger zal dit jaar een prototype testen en de machine op de Agritechnica introduceren. Er is bewust niet voor een knikvoertuig gekozen om de complexe aandrijving door het knikpunt te vermijden.



Vervaet wil meer voet aan de grond op de Duitse markt, waar veel wordt gewerkt met tramlines. Daarom ontwikkelde het bedrijf deze Quad 550.

Duits product en waarden het vermogen om brede schijvenbemesters en bouwlandbemesters voort te trekken. Behalve Vredo en de Claas Xerion hebben Vervaet en Ploeger daar nog een bescheiden rol. “Wij hebben juist in Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk en Italië een stevige positie. Dat komt vooral doordat wij de machines tweedehands goed kunnen verwaarden”, stelt Jonathan Hoekman van Vervaet. “Van de 175 zelfrijders die we jaarlijks verkopen, zijn er 110 tweedehands”, licht hij toe. Die tweedehandsmarkt is erg belangrijk, weet ook Rob Thijssen van Vredo. “Wij bouwen zo’n veertig tracs per jaar, maar reviseren er nog eens dertig. De restwaarde van de machine maakt het verschil.”


Dat geldt ook voor het servicenetwerk en de traditionele raakvlakken met een markt die bijvoorbeeld de tien Franstalige medewerkers van Vervaet in Biervliet hebben. “Frankrijk is echt een groeiemarkt”, zegt Hoekman. “Daar wordt flink gesubsidieerd op biogascentrales. Deze hebben echter zelf geen grond en vinden hun afzet van digestaat bij omliggende akkerbouwers. Sommigen denken slim te zijn door capaciteit te draaien met een dikke Fendt en een drieasser erachter. Veel akkerbouwers gebruikten echter nooit eerder plantaardige en dierlijke mest. Zij zijn geen zware bemesters gewend en kijken dus meer naar de bodemdruk. Zij willen liever een zelfrijder op het land. Ook kun je je snel verslikken in de Franse homologatie.”

DUITSE SUBSIDIE STIMULEERT

Een stimulans voor zelfrijders in Duitsland is een flinke subsidie van veertig procent voor emissie-arme bemesters, ervaart Nick Selman van Kaweco. Die subsidie hangt samen met de aankomende injectieplicht. Van de 130 Xerions die jaarlijks worden gebouwd, verkoopt Kaweco er zo’n twintig met een zestienkuubs polyester mestopbouw en nog eens acht tot veertien met een zwanenhalsoplegger. “Door de thuismarkt van Vredo en Vervaet en doordat de eerste Xerions niet geschikt waren voor het rijden op de weg met een volle tank is een Xerion met opbouw in Nederland wat minder populair”, vertelt Selman. “In Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk heeft dit concept wel een sterke reputatie.”

De Xerion heeft voordeel met een uitgebreid dealernetwerk, een CVT-transmissie van ZF, een draaibare cabine en een snel af te koppelen zwanenhals. Hij is ook te gebruiken als 368 kW (500 pk) trekker met fronthef voor bijvoorbeeld een triplemaaier of maïsschuifbord. Ploeger en Vervaet willen, net als Holmer eerder deed, na hun twintigkuubs model ook een kleinere zestienkuubs vierwieler bouwen. De kleinste Vredo is 19,5 kuub, naast de 21-kuubs vierwieler en de 32-kuubs zeswieler. Deze inhouden sluiten aan bij de maximale belastingen en tankinhouden van vrachtwagens. Met een twintigkuubs zelfrijder is bijvoorbeeld in twee keer een Nederlandse oplegger van 38 kuub te lossen.

‘DE MARKT VAN DE DRIEASSIGE GETROKKEN TANKS IS AL VERDWENEN EN DAT GAT ZAL WORDEN OPGEVULD MET ZELFRIJDERS’

TECHNISCHE GEGEVENS VAN VIERWIELER MET MESTOPBOUW			
Merk	Claas	Holmer	Holmer
Type	Xerion 4200 Saddle Trac	Terra Variant 435	Terra Variant 585
Tankinhoud	16 kuub	16 kuub	21 kuub
Motor	Mercedes-Benz	Mercedes-Benz	Mercedes-Benz
Vermogen	340 kW (462 pk)	320 kW (435 pk)	430 kW (585 pk)
Transmissietype	ZF CMatic	hydrostaat-mechanisch	18/6 fullpowershift
Totaal eigengewicht	19,9 ton	16,7 ton	21,5 ton
Merk mestopbouw	Kaweco	Zunhammer	Zunhammer
Draaicirkel buitenwerks	15,7 m	12,8 m	15,5 m
Bandenmaten	900/60R42	900/60R38	1050/55R32
Bruto-richtprijs (exclusief btw)	€ 534.590,-	€ 390.000,-	€ 460.000,-
			



1



2

WAAROM EEN VIERWIELER?

De reden dat Ploeger en Vervaet nu ook een vierwielers willen, zit hem voornamelijk in die Duitse markt. “De driewielers zal zeker niet verdwijnen, integendeel. Wij verkopen elk jaar tien procent meer driewielers”, zegt Hoekman van Vervaet. “Wij bouwden in 1998 al eens een vierwielers, maar de tijd was er toen nog niet rijp voor. Er zijn immers ook nadelen aan de vierwielers. Voordeel in gewicht per wiel is er niet tussen een 16-kuubs driewielers en een 21-kuubs vierwielers. Bovendien draagt het wiel onder de tank in hondengang meer dan de rest. De vierwielers is ook duurder, wat hem tweedehands weer minder aantrekkelijk maakt. We willen echter wel fullliner zijn en in Duitsland en Engeland is veel vraag naar bemesters die werken vanuit sproeisproei. Dat kan met een drie- of vijfwielers simpelweg niet”, aldus Hoekman. Vervaet zet in op een vierwielers die alle markten kan bedienen, met zowel 16 als 21 kuub, vele soorten banden en een eenvoudig te onderhouden hydrostatisch-mechanische transmissie. Dit jaar worden er twee prototypen getest.

TECHNISCH COMPLEXER

Ook Ploeger bouwt de vierwielers omwille van het fulllinerschap. Met die machine kan worden gewerkt vanuit tramlines en met een brede ‘Schleppschuhgestänge’ is er dan tot 24 meter te bemesten. Tegelijk verwacht het bedrijf dat door de emissie-eisen ook de Duitse sleepslangbemester op termijn zal verdwijnen. De vierwielers zullen dan meer met een sleepvoet of schijveninjecteur gaan werken. “De belangrijkste markten van de vroegere vierwielers Terra-Gator waren al Nederland, Duitsland en Engeland”, herinnert Van Esch zich uit zijn tijd bij dat bedrijf. “De soms sterk heuvelachtige terreinen daar pleiten ook voor een vierwielers. Een vierwielers past bij Ploeger door zijn grotere tankinhoud en is technisch complexer, maar benut wel de technieken van de drie- en vijfwielers. Met vier wielen heb je twee sturende assen en een smaller chassis en bovendien gooit hij in hondengang zijn kont om. Daar moet je rekening mee houden. Dan is een drie- of vijfwielers met één sturend voorwiel eenvoudiger.” Ploeger zal dit jaar een prototype testen en de machine op

Ploeger	Vervaet	Vredo	Vredo
AT 5104 LNMS	Quad 550	VT4556-V	VT7028-2
max. 22 kuub	21 kuub	19,5 kuub	21 kuub
Scania	Volvo	Scania DC13	Deutz TCD 16
404 kW (550 pk)	404 (550 pk)	331 kW (450 pk)	515 kW (700 pk)
ZF Eccom 5.0 CVT (hydraulisch-mechanisch CVT)	hydraulisch-mechanisch	hydrostaat	VVT 700 (CVT)
20 ton	20 ton	18,1 ton	21,7 ton
Ploeger	Vervaet (Kotte in Duitsland)	Vredo	Vredo
8,4 m	13,8 m	11,8 m	14,3 m
VF1000/65R32, 900/60R42, 1050/50R32, 1000/55R32, met 1250/50R32 en dubbele wielen boven 3,00 meter	1250/50R32, 1050/50R32, 1000/65R32, 1000/55R32, 900/60R42	1050/50R32 1000/55R32 460/8R38 + 320/95R46 (cultuurwielen dubbellucht)	900/60R42 1250/50R32 520/85R42 + 380/90R50 (cultuurwielen dubbellucht)
n.n.b.	€ 485.000,-	€ 451.865,-	€ 595.525,-
			

de Agritechnica introduceren. Er is bewust niet voor een knikvoertuig gekozen, zoals de Terra Gator, om de complexe aandrijving door het knikpunt te vermijden. Net als de mechanische powershift van de grote Holmer wil Ploeger zich onderscheiden met een mechanische aandrijving (ZF-CVT) voor trekkracht en een laag brandstofverbruik.

POTENTIE VAN ZESWIELER

Vredo, vierwielerfabrikant bij uitstek, focust zich alweer op de volgende stap. "Juist onze zeswieler is een markt in ontwikkeling, drie- en vierwieler zijn inderdaad een vervangingsmarkt, weet Rob Thijssen. "Van de nieuwe machines is een kwart zeswieler. Veel capaciteit maken met veel pk's en een lage bodemdruk per wiel is belangrijk op exportmarkten, vandaar ook onze Flextank, waarmee we toch een 36 meter bemester binnen drie meter opklappen. De vraag naar specialisme is er echter ook: comfort en automatiek, zoals een zuigarm die automatisch in positie komt, en eigen software voor de afstemming tussen opbouw en voertuig. Dat maakt het verschil in gebruik en efficiëntie."

Ploeger en Vervaet zeggen beide nog geen intentie te hebben voor een zeswieler. Of Vredo als tegenreactie wel met een driewieler komt? Thijssen lachend: "Nee, maar we ontwikkelen continu, dus zeg nooit nooit."

1. Naast de mogelijkheid om met een ruim dertig meter brede bemester vanuit een spuitspoor te werken, helpt ook de Duitse subsidie van veertig procent voor emissiearme bemesters de verkoop van vierwieler.
2. Holmer heeft vooral in Oost-Duitsland het grootste marktaandeel. De Nederlandse importeur Rosier Greidanus in het Friese Winsum heeft er in Nederland nog geen verkocht, omdat een goede zuigarm voor Nederlandse omstandigheden ontbreekt.
3. De Xerion met mestopbouw van Kaweco geniet van een uitgebreid wereldwijd Claas-dealernetwerk. Van de 130 Xerions die er jaarlijks worden gebouwd, verkoopt Kaweco er zo'n twintig met een zestienkuubs polyester mestopbouw en nog eens acht tot veertien met een zwanenhalsoplegger.
4. Van de veertig nieuw verkochte Vredo Tracs is een kwart de VT7138-3-zeswieler.

