



De eerste 24-tons gronddumpers van Kröger in Nederland hebben bij De Samenwerking al ongeveer 3500 uur gedraaid.

Degelijke Tekst: Frits Huiden Foto's: Frits Huiden, Kröger Duitse dumper

**KRÖGER DOET NA LANDBOUW OOK
EERSTE VRACHTEN IN GWW-SECTOR**

Het Duitse merk Kröger heeft zijn eerste twee gronddumpers in Nederland rijden. Loonbedrijf De Samenwerking in het Friese Elsloo draait alweer 3500 uur naar volle tevredenheid met de relatief luxe uitgevoerde kippers. Grondig deed een paar vrachten.

Bij Loonbedrijf De Samenwerking in het Friese Elsloo rijden enkele opvallende verschijningen: twee rode Terraliner MUP20-gronddumpers van het Duitse merk Kröger. De naam doet in Nederland nog niet bij iedereen een belletje rinkelen. Toch staat het merk al jaren op de Agritechnica, de TKD en AgroTechniek Holland. Het familiebedrijf is net over de grens gevestigd en bouwt jaarlijks zo'n 1000 aanhangwagens in drie fabrieken in Duitsland en Polen. Het heeft 350 medewerkers. Tevens is het bedrijf een groot dealer van DAF-trucks, waarbij de kennis van de transporttechniek doorsijpelt naar de landbouwafdeling. Dat komt vooral van pas bij het complete en relatief luxe gamma

aan landbouwkippers, haakarmcarriers, silage-schuifwagens en balen- en kistenwagens met een hydraulisch borgsysteem. In Duitsland zijn grote partijen als Krone, Baywa en de Schröder Groep dealer van Kröger. Vijf jaar geleden begon Symen van der Veen uit Friesland als zelfstandig tussenpersoon met de verkoop in Nederland. Inmiddels komen er ook meer dealers in Noord-, Oost-en Zuid-Nederland en zijn er al tientallen machines verkocht.

VEREND MAAR STABIEL

De twee 24-tons gronddumpers van Kröger bij De Samenwerking zijn de eerste die in Nederland zijn

'EEN HALFPIPE LOST MOOI, MAAR IS ONPRAKTISCH BIJ HET UITSCHIPPEN MET DE KRAANBAK'

verkocht en hebben al ongeveer 3500 uur gedraaid. Ze vallen direct op door hun relatief luxe uitvoering, wide-spread-tandemas op een afstand van 1,81 meter en de vrij lange bak van 5,60 meter. Hierdoor hebben de 6,4 ton wegende kippers, bij een volle lading van maximaal toegestane 17,6 ton, maximaal vier ton druk op de K80-kogelkoppeling. De minimale afstand tussen de assen is 1,60 meter. Een ongestuurde pendelende tandem zit niet in het gamma. Voor gedwongen besturing is er alleen een bladgeveerde tandem (boogie), hydraulische vering of Tridex-onderstel te kiezen. "In Duitsland is vering boven de 25 kilometer per uur verplicht, dus is dat ook wat het meest wordt gebouwd, maar het geeft in combinatie met de dissilvering ook veel meer rust en comfort", stelt Van der Veen. Ook De Samenwerking onderstreept het comfort en koos voor een hydraulisch geveerd en gestuurd onderstel. Handig detail is dat de achteras automatisch afstempelt bij het kippen. Een ledlampje voor op het chassis geeft aan of de elektrische klep in de asvering bij het kippen inderdaad is gesloten en de as op druk zet. De voorste as is ook als liftas te krijgen. De uitlijning van de stuuras gaat redelijk eenvoudig via een kraan en drukmeters voor op het chassis. Er is ook een 34-tons MUP 30HP/SP-drieasser te krijgen. Deze heeft een eigengewicht van zo'n 8,9 ton. BPW-assen zijn standaard.

STEVIGE BAK

Bij de constructie is goed gelet op de chassisstijfheid. Zo is er achter een traverseplaat aangebracht tussen beide chassisbalken. Ook het scharnierpunt van de 12,6-kuubs (DIN) bak draait op een doorlopende as van links naar rechts, wat moet zorgen voor meer stabiliteit. De Terraliner is te krijgen als halfpipe-versie of met een vierkante bak. Deze heeft geen rongen of dwarsverstevingen, maar alleen een niet onderbroken lasnaad tussen wand en bodem over de lengte van de bak. De halfpipe verwacht Van der Veen niet veel te verkopen. "Kraanmachinisten willen met de bak iets uit de kipper kunnen pakken. Een halfpipe-uitvoering lost mooi, maar is daarvoor onpraktisch."

Om het lossen te vergemakkelijken, is de bak niet alleen conisch uitgevoerd door taps uit te

lopen van 2,20 tot 2,30 meter bij de losklep. De gezette zes millimeter dikke plaat die zowel de zijwand als de stootrand bovenop vormt, is onderin naar buiten gebogen in plaats van naar binnen. Het idee hierachter is dat geladen grond onder in de bak meer ruimte krijgt om vlot te lossen. De achterklep heeft dezelfde gezette vorm. De bodemplaat is één geheel en is zes millimeter dik, maar optioneel ook acht millimeter dik te krijgen. De cilinders van de achterklep zijn degelijk en stootveilig weggewerkt achter de kleparmen. Wanneer de klep tijdens het kippen omhoog staat, zorgt dat voor de meeste torsie op de cilinders. Daarom zijn de klepcilinders dan juist ingeschoven. Als afdeksysteem kiest Van der Veen doorgaans het merk Vako.

'FLEXIBILITEIT IN KLANTWENSEN EN SERVICE ZIJN PRIMA DOORDAT DE FABRIEK DICHTBIJ ZIT'

COMPLETE UITVOERING

Rondom zijn de kippers compleet uitgevoerd met spatborden, bescherming van lampen, breedteverlichting en een bumper als onderrijbeveiliging. De afwerking is wat betreft geleiding van kabels, slangen en leidingen dik in orde. Op de met stikstofbollen geveerde dissel zijn glijplaten gemonteerd, zodat de nokken van de trekkerbanden er niet in grijpen. Mede door de complete en rijke uitvoering met de hydraulische vering, de gestuurde as en de luchtremmen moeten er acht hydrauliekslangen, een 12V-stekker, een verlichtingsstekker en twee luchtslangen worden gekoppeld om alles te laten werken. Een goede codering van de slangen is dus een must. Gelukkig is die aanwezig en zijn de slangen netjes op te hangen, ook tijdens het werk, als ze - zoals bij de steunpoot - niet worden gebruikt. Optioneel heeft de vijftraps telescopische kipcilinder van HS Penta ook een snelzak-functie. Dit vraagt dan wel weer een extra retourslang. Nog een handig detail: de stang van de gedwongen besturing naast de dissel is via een pen-gatverbinding snel te verstellen. Zo is er gemakkelijker te wisselen met trekkers. De 24-tons Terraliner van De Samenwerking staat op Michelin-24R20.5-banden en kost door al zijn opties € 57.500,-. Standaard is de Terraliner al te krijgen vanaf € 35.000,-.



De wand bestaat uit gezette plaat. Deze heeft onderin een ruimere vorm dan boven, waardoor hij gemakkelijker lost.



De wide-spread-tandemas staat op 1,81 meter voor meer comfort. Bij het kippen stempelt de achterste as af voor meer stabiliteit.



Het scharnierpunt van de bak draait op een doorlopende as van links naar rechts, wat moet zorgen voor meer stabiliteit.



De cilinders van de achterklep zijn weggewerkt achter de kleparmen. Wanneer de klep omhoog staat, is er de meeste torsie en zijn de cilinders juist ingeschoven.