

Nederlandse

Tekst: Gert Vreemann
Foto's: Toon van der Stok

PRAKTIJKTEST 10X8'S VAN IVECO, MAN, MERCEDES-BENZ, RENAULT EN SCANIA EN 10X10 VAN TATRA

terreinbeulen?



De 10x8-markt, die in het verleden goed was voor meer dan honderd stuks op jaarbasis en die werd gedomineerd door Ginaf en Terberg, is de laatste decennia flink gekrompen. Enkele jaren geleden bereikte die het dieptepunt met ongeveer dertig

exemplaren per jaar. Volgens de prognoses is er nu echter sprake van een lichte revival, waarbij het aantal verkochte trucks nu rond de vijftig stuks per jaar zit. Er is dus blijkbaar een blijvende marktvoordittypischNederlandseproduct.Deken-

In een zandput bij Venray hebben we 10x8-praktijkcombinaties getest om eens te zien wat ze 'mans' zijn en wat deze typisch Nederlandse niche-variant te bieden heeft. Veldhuizen Wagenbouw was de hofleverancier, aangevuld met twee praktijkcombinaties van MAN en een 10x10 van Tatra.



tekening van trekker-kippercombinaties plus de handhaving op de aslasten daarvan kan de 10x8 mogelijk een boost geven. Dat moeten we afwachten. Ombouwspecialist Veldhuizen Wagenbouw verwacht een aantrekkelijke markt, mede op ba-

sis van praktijkargumenten. Reden voor het bedrijf om als speciaalbouwer een breed merkenprogramma te leveren. De andere ombouwer, MAN-specialist Wierda Voertuigtechniek, geeft aan dat deze markt zich wat stabiliseert, omdat

de praktijk ook goede mogelijkheden ziet in 8x8-combinaties en andere alternatieven.

ANDERE SPELERS

Zoals bekend leveren Ginaf en Terberg geen 10x8-combinaties meer. Ginaf is er al jaren geleden mee gestopt en Terberg zegt ze niet te bouwen omdat Volvo geen passende basis levert met de bijbehorende fabrieksgarantie. Volvo Trucks geeft aan dat het merk samen met Terberg de markt in dit segment voldoende afdekt met de bestaande combinaties. Het merk claimt met name met de compactere 8x8 een goede tegenhanger met een relatief hoog laadvermogen te hebben. Terberg en Volvo Trucks werken met Volvo-fabrieksgarantie. Wierda Voertuigtechniek levert alleen MAN-10x8-combinaties. Het bedrijf bouwt zelf trucks voor individuele klanten op maat om en werkt met MAN-fabrieksgarantie. De Scania- en Renault-varianten van Veldhuizen Wagenbouw zijn nieuw. Berkers Techniek importeert de Tatra's en levert ze in landbouw- en bouwuitvoering. Het unieke 10x10-onderstel is van Tatra zelf.

ARGUMENTEN

Er zijn heldere argumenten voor de 10x8. Deze configuratie heeft met een GVW van 50 ton meer laadvermogen dan een 8x8. Het hogere eigengewicht meerekenend praat je over grofweg zo'n vier tot vijf ton meer. De extra geplaatste gestuurde en niet-aangedreven as met lifffunctie kan in het veld worden opgetrokken, zodat die geen weerstand geeft. Dan rij je dus met een volwaardige 8x8. Dankzij het 8x8-aandrijfprincipe worden de grote krachten verdeeld over meerdere assen. Dat scheelt in zware omstandigheden ten opzichte van trekker-opleggercombinaties en andere asconfiguraties kracht op het achterste tandemstel en dus is de kans op schade door de hoge belastingen kleiner dan met een 8x4-bakwagen of een 6x4-trekker met oplegger. Denk hierbij aan steekassen en kruiskoppelingen. Daarbij rij en sta je dankzij de bladveren extra stabiel bij het lossen. Ten opzichte

van luchtvering scheelt het ook aflat- en oppomptijd om stabiel te kippen en de bijbehorende belasting van de compressor. Bij het veelvuldig offroad rijden is de kans op storingen en schade door bijvoorbeeld het aankoeken en uitharden van klei bij zware bladveerpakketten kleiner dan bij oplossingen met gevoelige sensoren. Met zware bladveerpakketten (32 ton) kun je voor de keren dat je 'alleen binnen de hekken rijdt' wat zwaarder beladen, al zal de kern toch liggen op deels onroad-, deels offroad en dan een groot deel met rijplaten. Voor puur tussen de hekken zijn er trekker-kippercombinaties en gelede dumpers.

'ZO'N EXTRA GESTUURDE EN NIET-AANGEDREVEN LIFTAS KOST LOS VAN ANDERE AANPASSINGEN € 20.000,- EXTRA'

Een argument tegen de 10x8 is dat er met het leggen van rijplaten minder door het terrein wordt gereden. Dat geeft een voordeel voor trekker-kippercombinaties of andere oplossingen met minder aangedreven assen, die daardoor op de weg mogelijk zuiniger zijn. Als tegenargument wordt aangevoerd dat die rijplaten er op het laatste stuk lang niet altijd liggen. Je moet er dan toch (achterwaarts voor het lossen) door. En je hebt in het veld, ten opzichte van de opleggercombinatie, een wendbare bakwagen met aangedreven assen die ook beter spoort.

FINANCIËLE PLAATJE

Zo'n ombouw met het plaatsen van een extra gestuurde en niet-aangedreven middelste liftas kost los van andere aanpassingen ruwweg € 20.000,- extra. Voor de ondernemer betekent dit een voordeel in de verhuurstaffel van circa € 5,- tot € 6,- per uur ten opzichte van een vierasser. Voor wie zelf aanneemt, vertaalt het zich direct in meer kuubs per vracht verzetten. Hoewel het typisch een Nederlandse nichemarkt is, zijn de 10x8's mede vanwege de 'simpeler' opbouw met bladveren later wellicht goed in te ruilen. Daar zou je een deel van de hogere aanschafkosten kunnen terugpakken. Harde cijfers hebben we hier niet, evenmin als harde cijfers over lagere onderhoudskosten. Gevoelsmatig zijn die er met deze robuuste terreinbeulen met bladveerpakketten en de aandrijfkrachten verdeeld over alle assen echter wel. De praktijktest geeft een goed beeld van hoe de 10x8-kandidaten zich houden in het veld. Bedenk wel dat het specifiek voor klanten gebouwde combinaties zijn en dat er bij de leveranciers dus ook andere configuraties mogelijk zijn.

NIUWE MODELLEN

Wierda Voertuigtechniek heeft een nieuwe generatie WVT-MAN in 10x8-configuratie op stapel staan. Deze had het bedrijf liever in de test gezien, maar was nog niet klaar. Ook heeft Wierda naar eigen zeggen andere uitvoeringen, desgewenst compacter en met een kortere draaicirkel en naar wens met een 32-tons tandemstel achter. Tatra-importeur Berkers geeft aan dat een Tatra als 10x10-bouwvoertuig nadrukkelijk een ander terreinvoertuig is dan de geteste 10x8-trucks met liftas, maar vindt het nuttig dat de Tatra is meegenomen. Iveco had graag de nieuwe T-Way in offroaduitvoering in de test gehad, maar ook die was er nog niet.

MERK	IVECO	MAN	MERCEDES-BENZ	RENAULT	SCANIA	TATRA
TYPE	Trakker	TGS 49.510	Arocs 5045	K-serie	G-500 XT	Phoenix 10x10
MERK OPBOUW	Hyva	Tibeg	Ruizeveld	Ruizeveld	Hyva	Ruizeveld
INHOUD (WATER)	23,2 m ³	22,5 m ³	24,3 m ³	25,5 m ³	23,2 m ³	22,7 m ³
MOTOR	FPT Cursor 13	MAN D26	Mercedes OM4	Renault DTI 13	Scania DC 13	Paccar MX13
VERMOGEN	330 kW/450 pk	375 kW/510 pk	330 kW/450 pk	352 kW/480 pk	367 kW/500 pk	390 kW/530 pk
MAX KOPPEL	2200 Nm	2600 Nm	2200 Nm	2400 Nm	2550 Nm	2600 Nm
TRANSMISSIE	ZF AS-Tronic	ZF TraXon	MB Powershift 3	Volvo Optidriver ExSc.	Opticruise	ZF AS-Tronic
VERSNELLINGEN (V/A)	16/2	12/2	12/4	13/2	12/2	16/2
VERTRAGING EERSTE VERSNELLING	1:14,1	1:12,9	1:11,6	1:19,38	1:13,20	1:14,86
OVERDRIVE HOOGSTE VERSNELLING	1:0,83	1:0,77	1:0,77	1:0,79	1:0,80	1:0,82
VERDEELBAK HOOG/LAAG	1:1,1/1,6	1:0,98/1,58	1:1,04/1,45	1:1,0/1,0	1:0,89/1,54	1:0,76/1,44
ACHTERASREDUCTIE	1:4,67	1:4,33	1:4,75	1:4,55	1:4,93	1:4,16
KRUIPSNELHEID*	2043 m/u	2600 m/u	2694 m/u	2441 m/u	2147 m/u	2418 m/u
KRACHT AAN DE WIELEN	41,4 daN	37,8 daN	30,3 daN	37,8 daN	38,1 daN	41,3 daN
KRUISSTUKKEN DIAMETER/PEN						
VERSNELLINGSBAK-TUSSENBAK	172/65 mm	168/59 mm	172/65 mm	168/59 mm	172/65 mm	n.v.t.
TUSSENBAK-ACHTERAS	152/57 mm	168/59 mm	172/65 mm	168/59 mm	172/65 mm	n.v.t.
TUSSENBAK-VOORAS	136/48 mm	147/52 mm	147/52 mm	119/42 mm (2x)	136/48 mm	n.v.t.
BANDEN VOOR	445/75R22.5	375/90R22.5	445/75R22.5	375/90R22.5	375/90R22.5	445/75R22.5
BANDEN MIDDEN	385/65R22.5	425/65R22.5	385/65R22.5	385/65R22.5	385/65R22.5	445/75R22.5
BANDEN ACHTER	325/95R24	325/95R24	325/95R24	325/95R24	325/95R24	445/75R22.5
ASAFSTAND	1,9-1,9-1,8-1,4 m	1,8-1,8-1,8-1,4 m	1,8-1,9-1,8-1,4 m	2,0-1,8-1,8-1,4 m	2,0-1,8-1,8-1,4 m	2,1-2,3-1,8-1,5 m
WIELBASIS	6,90 m	6,85 m	6,80 m	6,95 m	7,09 m	7,76 m
VERING VOORAS	parabool	parabool	parabool	parabool	parabool	lucht
VERING MIDDENAS	lucht	lucht	lucht	lucht	lucht	lucht/hydr.
VERING ACHTERAS	blad	blad	parabool	parabool	blad	lucht/hydr.
ZWAARTE ACHTERVEREN	32 ton	26 ton	32 ton	38 ton	30 ton	n.v.t.
OPLOOPHOEK VOORZIJD	32,5 graden	36,7 graden	33,6 graden	37,2 graden	34,8 graden	30,2 graden
BODEMVRIJHEID	32 cm	32 cm	36 cm	35 cm	37 cm	32 cm
HEFHOOGTE DERDE AS ONBELAST/BELAST	19/14 cm	14/10 cm	20,5/17 cm	19/14,5 cm	18/12,5 cm	n.v.t.
DRAAICIRKEL (BUITENWERKS)	25,1 m	27,4 m	23,8 m	24,1 m	25,1 m	20,2 m
HOOGTE ONDERSTE TREDE	46 cm	62 cm	39 cm	54 cm	38 cm	54 cm
CABINEVLOERHOOGTE	147 cm	168 cm	171 cm	166 cm	158 cm	165 cm
GELUID BIJ 50 KM/U	76 dB(A)	72 dB(A)	75 dB(A)	74 dB(A)	74 dB(A)	74 dB(A)
GELUID BIJ 80 KM/U	79 dB(A)	74 dB(A)	78 dB(A)	77 dB(A)	76 dB(A)	75 dB(A)
TOTAAL GWW	50 ton	49 ton	50 ton	50 ton	49 ton	50 ton
TOEGELATEN/GEMETEN ASLAST AS 1	10,5/11,0 ton	10,0/9,5 ton	10,5/11,1 ton	10/ 10,3 ton	10/9,8 ton	10,5/10,3 ton
TOEGELATEN/GEMETEN ASLAST AS 2	10,5/10,8 ton	10,0/10,1 ton	10,5/10,8 ton	11,5/ 11,4 ton	10/10,0 ton	10,5/10,7 ton
TOEGELATEN/GEMETEN ASLAST AS 3	10,0/10,1 ton	10,0/10,0 ton	10,0/10,0 ton	10/10,1 ton	10/10,1 ton	11,5/9,5 ton
TOEGELATEN/GEMETEN ASLAST AS 4	9,5/10,2 ton	9,5/9,7 ton	9,5/9,2 ton	9,5/10,1 ton	9,5/9,6 ton	9,0/9,6 ton
TOEGELATEN/GEMETEN ASLAST AS 5	9,5/10,3 ton	9,5/9,5 ton	9,5/9,0 ton	9,5/10,1 ton	9,5/9,6 ton	9,0/9,8 ton
TOTAAL GEMETEN	52,4 ton	48,9 ton	50,2 ton	52,3 ton	49,3 ton	49,8 ton
EIGENGEWICHT CHASSIS	18,8 ton	19,9 ton	19,8 ton	19,8 ton	20,1 ton	22,5 ton
LAADVERMOGEN	31,2 ton	29,1 ton	30,2 ton	30,2 ton	28,9 ton	27,5 ton

*Berekende kruipsnelheid eerste versnelling bij 1000 motortoeren.



Uniformiteit nog zoek

Tekst en fotografie: Tim de Jong, Iep van der Meer, Roger van Nispen, Toon van der Stok

RESULTATEN
KIPPERTEST

De zes vrachtauto's zijn in Venray in een zandput getest en geanalyseerd door ervaren truckjournalisten. Met vijf trucks met een middelste gestuurde liftas verwacht je uniformiteit, maar die blijkt er nog niet te zijn. Dat zit hem vooral in de opbouw en de bediening ervan. Onze bevindingen en de testresultaten van de Nederlandse terreinbeulen.

'MET NAME HET GEBREK AAN UNIFORMITEIT MET BETREKKING TOT DE BEDIENING VAN DE OPBOUW VALT OP'

De zes geteste trucks hebben elk hun voor- en nadelen, maar wat opvalt, is met name het gebrek aan uniformiteit met betrekking tot de bediening van de opbouw. Op de trucks staan opbouwen van Ruizeveld, Hyva en Tibeg. Geen van de voertuigen beschikt over een gelijke bediening van de kipper, de milieukleppen en de sliphaken. Hierdoor ontstaat er veel verwarring. In een gesprek met de opbouwers werd aangegeven dat dit vaak op klantenwens wordt opgebouwd. In de praktijk wordt het er voor een wisselende chauffeur niet gemakkelijker op. Zo waren er opbouwen bij waar je een 'raamschakelaar' op het dashboard moest gebruiken om de milieukleppen te openen of werd in een enkel geval het uitstappen belemmerd door de positie van de kiphendel. Een stukje uniformiteit hierin zou de bediening vergemakkelijken en de veiligheid verhogen.

De testdagen wezen uit dat de 10x8-trucks buitengewoon nuttige voertuigen zijn voor het typisch Nederlandse grondverzet en dat Veldhuizen Wageningen de kunst van het bijplaatsen van een as

uitstekend in de vingers heeft. Klanten kunnen daardoor in dit segment uit meer merken kiezen en profiteren van een hoger laadvermogen, waarvan de hogere investering zich volgens het testteam laat terugverdienen. Met name dat laatste is een kwestie van zelf een offerte aanvragen en - niet onbelangrijk - de relatie met de dealers van de desbetreffende merken.

De Scania en de MAN scoren een GVW van 49 ton, omdat deze merken geen 10,5-tons vooras leveren. De andere voertuigen hebben wel een GVW van 50 ton in combinatie met bredere voorbanden. De Tatra is een bijzondere, omdat het een volwaardige 10x10-truck is met rondom dezelfde enkele-montagebanden. De andere trucks hebben een gestuurde niet-aangedreven middelste liftas die in het veld wordt opgetrokken. De tandemstellen van de trucks zijn voorzien van allemaal dezelfde 24-inch-wielen. Bij MAN en Iveco zijn er inmiddels nieuwe modellen gepresenteerd. Hier is getest met (oudere) praktijkmachines. Wel was er een niet opgebouwde Iveco T-Way geleverd, zodat we het interieur konden beoordelen en fotograferen.

In het veld zijn een groot aantal metingen gedaan. De resultaten staan op pagina 23.



IVECO

Technisch is de nieuwe T-Way hetzelfde als de Trakker, vandaar dat we de al wat oudere Trakker uit de eigen verhuurvloot van Veldhuizen CE Rental konden inzetten. Bij de truck die we voor de test gebruiken, is het interieur verouderd. Dat merk je onder meer aan het hoogste geluidsniveau. Van het nieuwe model konden we dat niet meten, maar Iveco geeft aan dat bij de T-Way grote verbeteringen zijn doorgevoerd. Het is wat lastig om het comfort van de nieuwe T-Way in het veld te beoordelen. En de Trakker pakken, is ook niet fair, dus laten we dit nu achterwege.

In het terrein staat de Iveco zijn mannetje. Eerlijk is eerlijk, dit is de meest rudimentaire truck van het zestal, maar misschien ook wel de meest degelijke waar het gaat om de aandrijflijn en het onderstel. De Iveco toonde zich heer en meester in het zand- en natte terrein in de buurt van Venray. Met een echte tussenbak, zware eigen Iveco-assen met



naafreductie en de robuuste opbouw van het chassis leeft dit merk voort vanuit de traditie van Magirus-Deutz. Met de robuuste stalen voorbumper doet ook de nieuwe T-Way daar aan denken.



MAN

De nieuwe generatie was nog niet klaar, maar technisch zijn de trucks identiek. De MAN 10x8 staat hoog op de wielen, heeft een comfortabele cabine en scoort daarmee hoge ogen. Bij dit merk

kan niet worden gekozen voor een kleinere cabinevariant. MAN heeft met het nieuwe model grote stappen gezet, maar ook deze oudere versie scoort hoge ogen. De gebruikte materialen zijn van een goede kwaliteit en de bediening is eenvoudig en overzichtelijk. Alle functies voor sperren en de hoge en lage gearing worden met één draaiknop bediend, waarbij het dashboard duidelijk in beeld brengt wat er is ingeschakeld.

De MAN blijkt de stilste truck van ons zestal te zijn. De vering, besturing en stabiliteit worden gewaardeerd door onze ervaren testchauffeurs. Ook in het terrein staat deze Duitser zijn mannetje, mede door de uitgekiende aandrijflijn met een echte tussenbak met lage gearing. De bodenvrijheid is door de ophanging van de middelste as wat minder. Ondanks de 49 ton GVW is het laadvermogen dankzij een relatief laag eigengewicht toch vergelijkbaar met dat van de 50-tonners.



MERCEDES-BENZ AROCS

De ruime, comfortabele Arocs-cabine zit met een vloerhoogte van 171 centimeter het hoogst. De afwerking van het interieur is van hoog niveau. De Arocs is een echte offroader met zware assen, een tussenbak en - heel belangrijk - zware kruisstukken in de verschillende aandrijfassen. Van de vijf trucks past Mercedes de zwaarste kruiskoppelingen toe. Verder is de Arocs voorzien van speciale offroad-software, waarbij de transmissie in het terrein een andere strategie volgt. Of dat nodig is, vragen we ons af, aangezien er offroad in de manuele stand wordt gereden. Verder beschikt de geteste Arocs over een compacte uitlaatdemper achter de cabine. Hierdoor kan voor meer wendbaarheid de wielbasis dertig centimeter korter worden gekozen. De keuze voor de spiegels is een optie. Standaard zijn er de Mirrorcam-camera's met displays in de cabine. Mirrorcam geeft discussie, want met name het inschatten van diepte is lastig. Opmerkelijk is het moderne, digitale dash-



board waarbij vrijwel alles via twee iPad-achtige schermpjes wordt bediend. Een minpunt is wel dat de PTO moet worden ingeschakeld via het secundaire touchscreen. Dit is met een extra schakelaar eenvoudig op te lossen.

RENAULT K 480

Tot nu toe bouwde Renault Trucks uitsluitend 8x6-modellen, maar dit is de tweede 8x8 die het merk bouwde voor de civiele markt. De Renault-cabine is ruim en het interieur ademt de sfeer van een echt bouwvoertuig. Alles is functioneel ingericht, met grote, duidelijke schakelaars, en het zicht rondom is goed. Wel is de Renault onmiskenbaar een typische eigenzinnige Fransoos met wat eigenaardige bedieningsfuncties. Deze truck rijdt

zowel vol als leeg opvallend comfortabel. Ook in het terrein staat de Renault zijn mannetje. De Optidriver-versnellingsbak, de naam die Renault gebruikt voor de I-Shift van moederbedrijf Volvo, is voorzien van twee kruipversnellingen. Een echte tussenbak ontbreekt, waardoor er geen echte lage gearing voorhanden is. Dit stond overigens de terreinprestaties niet in de weg. Een minpuntje is de schakelaar voor de sperren. Deze kun je oneindig rond blijven draaien, waardoor je op het dashboard moet kijken.

Opvallend is dat de aandrijving vanuit de verdeelbak naar de voorassen gebeurt met twee afzonderlijke aandrijfassen. Bij die beide aandrijfassen past Renault Trucks relatief kleine kruisstukken toe, maar de kracht die daarop wordt uitgeoefend, is uiteraard kleiner. Het tandemstel van de Renault is goed voor technisch 38 ton en is daarmee erg degelijk uitgevoerd. De bandenkeuze is bijzonder. Om een totaalgewicht van 50 ton te realiseren, rustte Veldhuizen hem uit met vier verschillende bandenmaten.



SCANIA XT500

Een nieuwkomer in het zwaarste segment van het bouwtransport is de Scania XT500 10x8. Deze door Veldhuizen Wagenbouw onder handen genomen Scania is uitgerust met een comfortabele cabine met een fraai uitgevoerd dashboard. Alle functies zijn eenvoudig te bedienen en het display toont keurig met grote symbolen wat er in- of uitgeschakeld is. Alleen al de Scania-cabine en het comfort maken deze truck tot de favoriet van de chauffeurs van het testpanel.

Ook technisch heeft Scania de zaken goed op orde, al komen de beide voorassen elk een halve ton te kort op het kenteken. Dat zorgt ervoor dat de Scania geen 50, maar 49 ton op het kenteken heeft. Met 500 pk is de Scania niet de sterkste in het veld hier, waarbij dit vermogen uit zes cilinders komt. Scania levert de XT ook met de lichtere vijfcilinder of met de tot 730 pk sterke V8. Uniek is dat de Scania als enige over een koppelpedaal beschikt, ondanks de geautomatiseerde transmissie. Met deze 'Clutch on demand' is de chauffeur des-



gewenst zelf de baas over de koppeling, iets wat bij het wegrijden in zwaar terrein wel gewenst is. Het is even wennen om de knoppen te vinden voor de keuze uit sperren, maar verder laat de Scania hier een professionele indruk achter.

TATRA PHOENIX 10X10

De Tatra Phoenix heeft de bekende DAF-cabine, -motor en -versnellingsbak in combinatie met het typerende chassis met de centrale buis met daarin de aandrijflijn. Voor de opbouw is eigenlijk geen hulpframe nodig. Een licht frame voor de ophanging van de spatborden is voldoende. De Tatra, op 445/75R22.5-banden in enkele montage rondom,

heeft als bijzonderheid dat de middelste as niet stuurt. In een zandbaan met de 10x8-trucks loopt de Tatra daardoor niet in het spoor. Dat is in bochten zodanig lastig dat het dashboard klaagde over een overbelaste koppeling. Als gevolg daarvan regelt de computer het koppel terug, met stilstand en uiteindelijk vastrijden tot gevolg. De Tatra heeft een prima wegligging door de onafhankelijke luchtvering met hydraulische ondersteuning, maar hij vraagt wel om een chauffeur die weet wat hij doet.

De CF-cabine, bereikbaar via een slimme opklappende onderste opstaprede, is niet de ruimste, maar alles zit op de vertrouwde plekken en de bediening gaat als vanzelf. Wat de Tatra ook heeft overgenomen van DAF en Ginfax is het zware sturen én de verstrooide schakelaars voor de bediening van de tussenbak en sperren. Deze 10x10 is voorzien van opgebouwd weegsysteem voor het nauwkeurig controleren van aslasten en totaalgewicht

