



De pony's onder de werkpaarden

Met een lichte transporter kun je de baan in om kleine klussen uit te voeren. Zeg maar met plaats voor twee personen en wat bergruimte achterop om materiaal mee te nemen, tot zo'n 400 kg laadvermogen. Wat er zoal op de markt is, wat de trends zijn en waar op te letten bij aanschaf leest u in dit artikel.

TEKST EN FOTO'S: MARTIN SMITS

Welk voertuig de voorkeur heeft, begint bij de vraag waar het voertuig voor wordt gebruikt. Er is grofweg een tweedeling tussen wat de Amerikanen wel de 'Runabouts' noe-

men, zeg maar de karretjes die vooral bedoeld zijn om mee rond te rijden en anderzijds de werkpaarden. Hoewel het woord werkpaard in de categorie die we kiezen wat zwaar is uitgedrukt. Tot zo'n

400 kilo draagvermogen zijn het geen Belgische knollen, maar meer de Shetland pony's. Op de golfbaan is insporing onacceptabel. Dat wordt bepaald door de combinatie van eigen gewicht

en bandspanning. De manier waarop het voertuig is geveerd in combinatie met de maximale rijsnelheid bepaalt het comfort. De wielophanging bepaalt ook hoe goed het voertuig op oneffen terrein op alle vier de wielen blijft staan. Ook daar zit verschil in en dat merk je meestal pas als het voertuig echt moet trekken. Rijden gaat altijd wel. Deels bepaalt de wielophanging ook hoe groot het draagvermogen is en hoe het voertuig reageert als er werkelijk vracht van betekenis wordt geladen. Vierwielaandrijving is voor lichte voertuigen voor de kleine klussen niet direct nodig, maar moet er ook af en toe een aanhanger achter of wordt er ook in ruw terrein gereden dan is dat wel weer een welkome optie. De maximaal haalbare rijsnelheid is voor de meeste toepassingen op een golfbaan

niet zo vaak een beperking. Verschillende voertuigen lopen zelfs maximaal tot 40 km/h.

Op de weg

Komt het voertuig ook op de openbare weg, dan moet de verlichting aan de eisen van het wegverkeersreglement voldoen. Op de golfbaan blijven de voertuigen meestal op het eigen terrein. Daarom is een volledige verlichting lang niet bij alle merken standaard uitvoering. Het is wel handig als de bak achterop ook kan kippen. Al was het alleen, maar om de bak snel goed schoon te maken. Kipsystemen zijn er vanaf volledig met de hand tot elektrisch of zelfs hydraulisch kippend. Een ruit maakt het rijden een stuk aangenamer maar een volledige cabine is

voor de golfbaan niet snel interessant, eerder zelfs onhandig. De meeste voertuigen zijn met een vrij eenvoudige zitting zonder al te veel verstelmogelijkheden uitgevoerd. Of de chauffeur prettig kan zitten, is een beetje een kwestie van persoonlijke smaak maar vooral ook van de lengte van de persoon. Maar omdat je er niet de hele dag mee werkt, weegt ergonomie wat minder zwaar dan bijvoorbeeld een zitmaaier.

Roots

De lichtste categorie voertuigen komt voort uit de wereld van de golfwagens. Van oorsprong is dat vooral een Amerikaanse aangelegenheid, maar er zijn ook verschillende Italiaanse aanbieders. Ze hebben vaak naar keuze een benzinemotor of elektrische aandrijving. Club Car, Duchell EZ-Go, Jacobsen Hauler, Yamaha, Italcar en Electrocar zijn in dat segment een aantal bekende namen. Door een afsplitsing bij Gianni Ferrari is Alké op de markt gekomen. Die maken elektrisch aangedreven voertuigen die in dit segment een van de zwaardere voertuigen is die ook in zijn ontwerp echt gemaakt is om wat vracht te vervoeren. Er is ook een categorie voertuigen die zijn te beschouwen als een doorontwikkeling van de zogenaamde ATV's, de All Terrain Vehicles. Van oorsprong zijn daar de Japanners sterk in. Het zijn de drie en vierwielers met ballonbanden en vaak rondom geveerd waarmee het leuk jakkeren is over een terrein. Enerzijds zijn die doorontwikkeld naar een categorie voor het echte sportieve werk, tot en met wedstrijd klassen aan toe. Anderzijds is er een categorie doorontwikkeld naar het meer professionele gebruik. Bijvoorbeeld een Kawasaki Mule of een Yamaha Rhino zijn zulke voertuigen. Je kunt ze tegen komen op een boerenbedrijf, bij een jachttopziener, maar ook voor de greenkeeper zijn het handige voertuigen. Het zijn zeg maar de werkers met een sportief karakter. Een Kubota RTV, een Club Car Carryall 295, een Toro Workman of een John Deere Gator hebben op het eerste gezicht wel wat van een Mule of een Rhino, maar zijn voorbeelden van fabrikanten die in techniek toch veel meer vanuit een ontwerp als werkpaard dan als voertuig voor het sportieve werk zijn



Alké is typisch gebouwd als een transporter en is er met 1,30 of 1,80 m laadvloer. De rijnsnelheid is maximaal 40 km/h, elektrisch is dat 30 km/h.



De achteras van de Workmaster is star gemonteerd, de vooras is geveerd, maar ook op erg ongelijk terrein blijven de wielen alle vier goed aan de grond door het scharnierende frame.

gemaakt. Waarbij Toro weer meer specifiek ontwerpt voor de greenkeeper, Kubota en Club Car weer meer allround werkers zijn en de John Deere Gator daar weer ergens het midden in houdt.

Brandstof

Voor de lichte voertuigen is er vaak de keuze tussen elektrisch of een benzine motor. De trend is volgens de leveranciers steeds meer richting elektrisch aangedreven voertuigen. De techniek van de elektrische aandrijving is heel betrouwbaar, het is geruisloos en nagenoeg onderhoudsvrij. Bovendien zijn de kosten van 'brandstof' geringer dan voor een benzinevoertuig. Benzine is duur en het heeft het imago van een hoog verbruik,

hoewel dat bij lichte voertuigen die maar weinig echte bedrijfsuren maken ook wel weer meevalt. Het imago van een elektrisch voertuig is dat de trekkracht en actieradius wel een beperking is. Zeker met de 48 Volt systemen die inmiddels heel gangbaar zijn, is dat ook geen zwaarwegend argument meer. Even met de jerrycan bijvullen als je per ongeluk droog komt te staan, is er bij elektrisch echter niet bij maar voor het normale gebruik kan een greenkeeper de werkdag goed door komen zonder de accu leeg te rijden. Maar het vergt wel wat discipline en ook in de schuur een aparte plek om iedere avond het voertuig even aan de lading te zetten. Die plek moet vanwege het ontstaan van waterstofgas

ook enigszins geventileerd zijn. Tegenover het gemak, de lage brandstofkosten en het geringe onderhoud moeten om de 4 tot 5 jaar de accu's een keer vernieuwd worden. Dat kost toch snel minstens 700 tot ruim 1.000 euro. Wordt er gekozen voor gel-accu's dan is dat om de 2 tot 3 jaar. Het voordeel van de gel-accu's is dat die volledig onderhoudsvrij zijn. In aanschaf is elektrisch duurder dan benzine of diesel. Bij een middelzwaar voertuig kost een diesel uitvoering al gauw 20 procent meer dan een benzine. Voor elektrisch komt er dan nog een keer 10 tot 15 procent bij, hoewel dat prijsverschil bij sommige merken stukken kleiner is. Gemak, geruisloosheid en bedrijfszekerheid geven uiteindelijk



Van de lichte voertuigen is het kipsysteem vaak elektrisch. Het lijkt op een cilinder maar in werkelijkheid is het een draadspindel op een elektromotor. Een hydraulisch kipsysteem zal eerder worden toegepast naarmate de benodigde hefkracht groter wordt.



Een CVT aandrijving, het principe van de DAF, zorgt voor een traploze transmissie en is algemeen bij lichte transporters. Vaak is er wel een tweede of derde trap te schakelen om het snelheidsbereik te vergroten. Een CVT maakt het rijden en ook het onderhoud heel eenvoudig.

steeds vaker de doorslag toch te kiezen voor elektrisch. Bij verschillende merken kom je elektrisch gelijke componenten tegen terwijl het rijgedrag toch verschilt. Dat wordt vooral bepaald door de controller, zeg maar de regelaar die zorgt dat de rijnsnelheid constant blijft en het voertuig van een heuvel af ook remt op de motor.

Wie geen elektrisch wil of voor een wat zwaarder voertuig de keuze heeft tussen diesel en benzine heeft diesel al snel de voorkeur. Dieselbrandstof is bij de schuur altijd wel in een ruime hoeveelheid op voorraad op een manier die voldoet aan de eisen die aan de opslag van brandstoffen wordt gesteld. Het is bedrijfszeker en een dieselmotor loopt wat zuiniger dan een benzinemotor plus dat diesel brandstof als gevolg van het accijnzenstelsel ook aanzienlijk goedkoper is dan benzine.

Keuze

Wie de aanschaf van een voertuig overweegt let allereerst op het werk waar het voertuig voor wordt gebruikt. Trekkracht, draagkracht, terrein eigenschappen. Wel of geen kيبak, handmatig, elektrisch of hydraulisch kippen. Die factoren bepalen welke categorie voertuigen in aanmerking komt, deels ook voor welke brandstof wordt gekozen. Een punt waar voertuigen onderling sterk kunnen verschillen, is het frame. Dat kan zowel staal als aluminium zijn. Een voordeel van aluminium is dat het niet roest en het is licht. Nadeel is dat je er niet makkelijk aan kunt lassen. Normaal gesproken zal dat ook niet nodig zijn, maar een ongelukje zit soms in een klein hoekje. Dezelfde argumenten gelden voor de bak. Die kan van staal, aluminium of kunststof zijn. Ook hier zal het gebruik de keuze bepalen. Verder speelt natuurlijk ook de dealer een rol. Service is immers ook een argument. En voor wie op prijs let, is het ook goed zich te realiseren dat een gangbaar voertuig van een gangbaar merk gemakkelijker is in te ruilen dan een exotisch merk waar in Nederland nauwelijks een organisatie achter staat. 🇳🇱

Martin Smits is freelance journalist, Biddinghuizen.

Merken en leveranciers

Alké – Leverbaar met diesel, benzine of elektrische aandrijving in twee- of vierwiel-aandrijving. Loopt 30 km/h, kan 2.000 kg trekken. Kubota dieselmotor, B&S benzine. De elektrische versie kan 520 kg laden en kost tussen 10.000 tot 14.000 euro excl. BTW. Importeur: Divaco Benelux, Wijk bij Duurstede.

Club Car Carryalls – Leverbaar met elektrisch, benzine en dieselmotoren. Type 295 AWD met 20 pk diesel of benzine kan 365 kg laden en kost zo'n 14.000 euro. Club Car werkt met een aluminium chassis (geen roestvorming) en ook de bak is van aluminium. Importeur: Jean Heybroek, Houten.

Italcar – Lichte elektrisch aangedreven transporter die prijstechnisch tegenover andere vergelijkbare merken goedkoper is. Volgens de importeur niet door goedkopere basiscomponenten maar vooral door een gemiddeld wat minder luxe afwerking. Importeur: Divaco Benelux, Wijk bij Duurstede.

Jacobsen Hauler – Is technisch gelijk aan de E-Z-GO. Elektrisch en 11 of 16 benzine-versies. De 48 Volt en kan 270 kg laden en een 11 pk benzine 363 kg. De bak kipt elektrisch, alle wielen zijn geveerd op bladveren met schokbrekers. De rijnsnelheid is 20 km/h. Importeur: Jacobsen is Pols Zuidland en van E-Z-GO: Duchell, Soesterberg.

John Deere Gator – Voor golfbaan in 3 typen: Compact, Traditional en High Performance. Star stalen frame en vier onafhankelijk geveerde wielen met ballon banden. Van 10 pk benzine, 24 km/h en 182 kg laadvermogen; tot 20 pk diesel met 454 kg, vierwielaandrijving en 40 km/h. Importeur: Louis Nagel, Nijmegen.

Kawasaki Mule – De wielen zijn opgehangen en geveerd als van een ATV. Zowel benzine als diesels met twee- en vierwielaandrijving, laadvermogens van 181 tot 500 kg. De lijst met opties en accessoires is indrukwekkend. Tot 40 km/h. Importeur: Kawasaki Motors Europe in Hoofddorp.

Kubota RTV – Volledig hydrostatische aandrijving, vierwielaandrijving, bladveren met schokbrekers, is behalve de motorkap volledig van staal. Is met ruim 800 kg eigen gewicht en 500 kg laadvermogen in zijn klasse een vrij fors voertuig. Prijs is vanaf 15.656 euro excl. BTW. Importeur: De Vor, Achterveld.

Toro Workman – Specifiek voor de golfbaan met zowel 48 Volt elektrisch als 12 of 16 pk benzinemotor. Het frame is van metaal, de bak is kunststof. Chassis scharniert in het midden. Laadvermogen 386 of 567 kg. Prijs ca. 10.000 euro. Er zijn ook Heavy Duty modellen met 4WD en 26 pk diesel. Importeur: Jean Heybroek, Houten.

Yamaha – De van golfwagen afgeleide U-max heeft een 48 Volt elektrisch of een benzinemotor. De Rhino heeft net als de Kawasaki Mule onmiskenbaar wortels van de ATV. Deze 40 pk benzine kan 181 kg laden. Prijs rond 10.000 euro. Importeur: Yamaha Oxland, Zeewolde.