

GEBRUIKT GOED

Meestal laten we in TREKKER de nieuwste machines zien. Dit keer bij uitzondering een zelfrijdende voermengwagen uit 2007, met 11.000 uren op de klok. Maar wel een die technisch nog in zeer goede staat is. Lees waarom Pagliari de Rolls Royce onder de voermengwagens wordt genoemd.

Je ziet niet veel zelfrijdende Pagliari-voermengwagens in Nederland. De reden is de hoge aanschafprijs. Pagliari geldt als de Rolls Royce onder de voermengwagens, en ze hebben in elk geval het prijskaartje gemeen. Maar ook het goede imago. En eigenlijk mogen we kwaliteit en degelijkheid ook wel tot de gedeelde eigenschappen rekenen.

Al gebiedt de eerlijkheid te zeggen dat we weinig ervaring hebben met de producten van Rolls Royce... Met Pagliari inmiddels wel een beetje. We schonken tien jaar geleden al eens aandacht aan een getrokken exemplaar, en nu nodigde importeur Marmix in Herwen (Gld.) ons uit om naar een zelfrijder te komen kijken. Een gebruikte machine weliswaar, aangekocht door Maatschap van Vliet in Drijber (Dr.). De 22-kuubs voermengwagen draaide maar liefst 11.000 uren op een veehouderijbedrijf in het oosten van Duitsland. Een gróót bedrijf, dat blijkt wel uit het feit dat de machine amper vijf jaar nodig had om deze uren op de klok te zetten. Het bouwjaar is namelijk 2007.

Mooi en duurzaam

Dat de machine zwaar gebruikt is, blijkt in eerste instantie uit de gladde banden. Een nadere beschouwing leert dat het plaatwerk kleine beschadigingen heeft, en de bekleding van de stoel is versleten. Maar roest vind je nauwelijks op deze machine. Cruciale onderdelen als mengvijzels en motor zijn nog origineel, en in goede staat. Dat de machine weinig roest toont is niet verwon- »



Centraal de hydraulische aandrijving van de onderste vijzels. Links en rechts de cilinders van de laadfrees.





TECHNISCHE GEGEVENS

Type	Concorde 422
Inhoud	22 m ³
Breedte frees	230 cm
Diameter frees	60 cm
Toerental frees	175 omw/min
Motor	Caterpillar 3126B
Inhoud	7,2 liter
Nominaal vermogen	275 pk
Maximaal vermogen	315 pk
Wegsnelheid	50 km/u
LxBxH	910x250x290 cm
Gewicht	25 ton
Nieuw prijs	€350.000

Impressie



Hoewel deze vijzels en lagers al 11.000 uren meegaan, zijn ze nog lang niet versleten. Wel zijn er nieuwe messen opgeschroefd.



De stoelbekleding heeft het zwaarst geleden onder het intensieve gebruik. Importeur Marmix vervangt deze nog voor het de machine aflevert bij de nieuwe eigenaar.

derlijk. De Italiaanse fabrikant gebruikt veel roestvaststaal. Gepolijst roestvaststaal – dat is behalve heel duurzaam ook heel mooi... Pagliari bekniibbelde ook verder niet op materiaal: alles is zwaar en degelijk uitgevoerd. Daarom ook zien de vier horizontale vijzels er nog goed uit. Er zijn nieuwe mes-

sen op gezet, maar de spoed heeft nog ruim voldoende dikte, en ook de lagering lijkt oké. Een hydromotor aan de voorzijde drijft de vijzels (met een diameter van 60 cm) hydraulisch aan. Pomp en motor zijn van Linde, de tandwielkast van Brevini. Kettingen aan de achterkant drijven

de bovenste vijzels aan. Ook dat gaat weer op z'n Pagliari's: zwaar overbemeten. De onderste vijzels draaien dezelfde kant op, de bovenste draaien allebei naar binnen. Ketting en tandwielen worden meegesmeerd door het Beka-Max automatische smeersysteem, dat later op de wagen is gebouwd. Het bedient vele smeerpunten, tot de kogels op de stuurstangen aan toe.



Ook de frees is van roestvaststaal. Aandrijving via beide zijden; hij kan zowel bovenover als onderdoor draaien.

Hoog koppel

De diameter van de frees bedraagt 60 cm. Hij wordt van twee kanten aangedreven, ook met Linde-hydrauliek. Vertragingstandwielen brengen het toerental terug tot 175 omw/min. Dankzij deze reductie behoudt de Pagliari een hoog koppel. De opvoerband is 55 cm breed. De mengkuip staat met vier weegcellen op het frame. De weeginrichting is van het eveneens Italiaanse PTM.

Oorspronkelijk had de wagen losopeningen aan beide kanten. De schuif rechts is echter vastgezet. De linker opening is voorzien van een sterke magneet. De losketting draait vrij snel om het voer goed gedoseerd te lossen. Pagliari zette twee cilinders aan de losschuif, ook weer een teken van de grondige aanpak. Bovendien heeft de schuif rollen, die tussen geleiders lopen zodat je ze niet schuin trekt. Staat de schuif helemaal open, dan steekt hij wel buiten de machine. Opletten dus voor de chauffeur.

Die moet toch al goed uitkijken, want de machine is maar liefst 2,5 meter breed. De lengte bedraagt



Omdat de bak aan de voorkant lost, heb je er als chauffeur goed zicht op. Hetzij via de spiegels, hetzij via de ruiten.

net iets meer dan 9 meter, maar de wagen wordt op twee assen gestuurd, de voorste en de achterste. Ook de aandrijving loopt via twee assen, na-

melijk de voorste twee. Dat gaat hydraulisch, via een centraal geplaatste transmissie die je drie keer kunt schakelen. De wagen haalt daarmee op de

weg 50 km/u, wat hem goed geschikt maakt voor loonwerkers. Wel voorzichtig op verkeersdrempels, want alleen de voorste as is mechanisch geveerd. De achterste assen zijn met een boogie-constructie onder de wagen bevestigd. De Caterpillar-motor naast de cabine drijft de machine aan. Op verzoek van de vorige gebruiker is een iets zwaardere motor geplaatst dan standaard. Deze levert met boost 315 pk. Door de zwaar uitgevoerde componenten weegt de wagen ongeveer 25 ton. Zoals gezegd hangt er aan deze wagen een fors prijskaartje. Nieuw kost hij ongeveer 3,5 ton. Dat is nogal wat meer dan de concurrentie voor zijn zelfrijders vraagt. Maar het is dan ook een wagen die lang meegaat. Dat toont dit tweedehandsje met meer dan 11.000 draaiuren wel aan «



De bovenste vijzels draaien naar binnen. Ze drijven de onderste aan via kettingen.



Zware Omsi-as in bladveren, aangedreven door een centrale transmissiebak. Stuurkogels worden gesmeerd.

TEKST EN FOTO'S: AREND-JAN BLOMSMA