

# TRANSPORAMA

€ 4,50 - NR 371 - MAART-APRIL 2016 - VERSCHIJNT TWEEMAANDELIJKS



**TRANSPORTONDERNEMINGEN IN  
GEVAAR DOOR KILOMETERHEFFING**

p509474 - Afgiftelokator: Gent X B-00701



TRUCK | VAN | TRAILER | BUS | COACH

# De Transporter, "Van of the Year" 2016.



[www.volkswagen.be](http://www.volkswagen.be)

## Een speciale beloning, maar voor ons vooral een extra motivatie om ons best te blijven doen.

Een internationale jury van journalisten uit 24 Europese landen, gespecialiseerd in bedrijfsvoertuigen, heeft de Transporter uitgeroepen tot beste bestelwagen van 2016. En dat is eigenlijk al de derde keer. Een uitstekende gelegenheid voor ons om u te bedanken. OK, de Transporter wist wel deze jury te overtuigen door zijn kwaliteit, efficiëntie en innovatie, maar hij heeft vooral een andere, nog strengere jury overtuigd: u. En voor ons telt dát nog het meest van al. **De nieuwe Transporter. De enige echte.**



**Commercial  
Vehicles**



10



22



32



38



44



VOORWOORD	5
FORD RANGER	6
ARCTIC VAN TEST 2016	10
MERCEDES-BENZ SPRINTER 210 CDI	18
LMJ CONSTRUCT	22
HARRIE SCHIPPERS, DAF TRUCKS	26
MEER BLAUW OP STRAAT...	32
KILOMETERHEFFING	38
DAKAR 2016	44
AGENDA	50

# Hoge vlucht voor de Neoplan Skyliner

Wensen we terug te kijken naar de rijke geschiedenis van de Neoplan Skyliner dubbeldekscoach, moeten we teruggaan naar het jaar 1964 waarin Neoplan dit model voor het eerst introduceerde op de markt. Voorzien van een voor die tijd vooruitstrevend design en dito concept, kon de originele Neoplan Skyliner meteen op heel wat bijval rekenen.

Jaren later, na tal van verdere ontwikkelingen en optimalisaties, werd de jongste telg van de Neoplan Skyliner voorgesteld tijdens de IAA 2014 vakbeurs te Hannover, in Euro 6 uitvoering én goed voor de laagste CO<sub>2</sub> uitstoot per passagier in de betreffende voertuigklasse. Opnieuw was de interesse groot en intussen mogen de eerste Belgische klanten zich de trotse eigenaar noemen van deze coach uit het luxesegment.

Het bedrijf Scheldeboorden, gevestigd in Temse (Oost-Vlaanderen) mocht de spits afbijten en kreeg deze week de allereerste Neoplan Skyliner van de laatste generatie aangeleverd. Scheldeboorden werd in 1987 gesticht door Roger Meeuws. Vandaag de dag runnen beide

zonen, Freddy en Guido, dit bloeiend familiebedrijf. Scheldeboorden, werkzaam in de sectoren van toerisme en schoolvervoer, beschikt over een wagenpark van om en bij de 13 voertuigen waaronder 2 MAN Lion's Coaches.

Volgende in rij is het in Menen gevestigde Herman & Vandamme, opgericht in 1983 en goed voor een bedrijfsvoertuigenpark van 30 voertuigen. Met het nodige ongeduld kijken zij uit naar de levering van hun Neoplan Skyliner die voor volgende week ingepland staat. Herman & Vandamme wordt geleid door Alain Herman die, samen met zijn echtgenote, dochter en schoonzoon, alles in goede banen leidt. Hoofdzakelijk actief in de provincies West-

Vlaanderen en Henegouwen, spitst Herman & Vandamme zich toe op de toeristische sector en schooldiensten. Deze Neoplan Skyliner is voor hen het eerste voertuig uit de MAN/Neoplan stal maar zeker niet het laatste. Zo werd er intussen reeds een bestelling genoteerd van een eerste MAN Lion's Coach die zal worden geleverd in de maand juni van dit jaar.

Ongetwijfeld is dit slechts het begin van het succesvolle vervolgverhaal van de Neoplan Skyliner. Kijken we immers naar het Europese plaatje, kunnen we stellen dat er tot hertoe reeds 32 Neoplan Skyliners werden gefactureerd, wat zeker geldt als een succes binnen deze niche. ▲





# TRANSPORAMA

33<sup>de</sup> jaargang - 371 - maart-april 2016 - € 4,50

Limning Benett bvba  
Eekhoutdriesstraat 55, B-9041 Gent (Oostakker)  
Tel.: +32 9 321 99 83  
E-mail: info@transporama.be  
Internet: www.transporama.be  
BE 0563.614.837  
RPR Antwerpen

## HOOFDREDACTEUR

Jan Voet (jan.voet@transporama.be)

## BLADMANAGER

Guy Organe, 0471 056 911

## VERTALINGEN

Didier Lemaire

## FOTOGRAFEN

Geert Franquet, Jean-Philippe Glatigny,  
Kris Van Keer, Richard Kienberger

## VORMGEVING

Studio 55 powered by Publishing Regie

## FREELANCE MEDEWERKERS

Didier Tuytens, Jos Haas, Philippe Van Dooren,  
Leo Van Hoorick, Bas Van Nooten, Dirk Willemsen

## ADVERTENTIEWERVENING

Guy Organe (guy.organe@limningbenett.be)

## COÖRDINATIE

Peter Janssens

## VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Guy Organe  
Eekhoutdriesstraat 55, B-9041 Gent (Oostakker)  
Tel.: +32 9 321 99 81

## ABONNEMENTEN

Online service via www.transporama.be

## DRIJK

DeckersSnoeck

## DISTRIBUTIE

België: A.M.P.  
Nederland: Betapress

## ABONNEMENTSERVICE TARIEVEN

Een jaarabonnement omvat 7 nummers,  
geen verschijning in juli

Jaarabonnement BENELUX:

€ 45 (1 jaar) - € 80 (2 jaar)

Jaarabonnement overige EU-landen:

€ 52 (1 jaar) - € 90 (2 jaar)

Jaarabonnement buiten EU:

€ 68,50 (1 jaar) - € 130 (2 jaar)

Betalingen:

IBAN: BE96 7360 1202 2105

BIC: KREDBEBB

Overname van artikelen en illustratie, geheel of gedeeltelijk,  
alleen na schriftelijke toestemming van de uitgever.



Hoofdredacteur  
Jan Voet

## EEN STAAT BLIJFT IN GEBREKE...

Het eerste voorwoord dat in deze Transporama zou verschijnen, beschreef onder meer de te verwachten faillissementsgolf na de invoering van de kilometerheffing, maar vooral het personeelstekort bij onze politiediensten. Twee artikelen in deze editie gaan trouwens dieper in op die problemen. Maar dat voorwoord werd irrelevant door de gruwelijke gebeurtenissen in Brussel. In het verlengde daarvan is het terecht dat we de tekorten bij onze veiligheidsdiensten in deze Transporama in het licht hebben gezet. Uiteraard is de insteek van het interview het tekort bij de eenheden van de wegpolitie, maar het is ondertussen overduidelijk dat ook andere diensten sterk verzwakt zijn door de besparingswoede van onze regering.

Er is in dit land dan ook iets vreemd aan de hand: terwijl de belastingdruk toeneemt, krimpt de basisfunctie van de staat ten opzichte van zijn burgers langzaam, maar zeker verder in.

Niet dat we hier pleiten voor een politiestaat, maar de personeelstekorten bij de politiediensten en het leger zijn zeker geen goed vertrekpunt, als we als samenleving een vuist willen maken tegen terrorisme. Tot op heden is er nog nooit een oorlog tegen terreur gewonnen door het houden van toezegingen die pleiten voor minder verdeeldheid, het plaatsen van Belgische vlaggen op Facebook of het aansteken van kaarsjes, hoe terecht deze uitingen van verontwaardiging op zich ook mogen zijn.

Alleen een goed uitgebouwd veiligheidsapparaat, dat onder moeilijke omstandigheden met respect voor onze burgerlijke vrijheden de netwerken van de terreur in kaart brengt en dan optreedt, levert resultaten.

Want voorlopig is de Belgische staat op een pijnlijke manier in gebreke gebleven als het gaat om de veiligheid van haar burgers. Bij alle aanslagen waarbij uit België afkomstige terroristen betrokken waren, blijkt dat die daders zonder uitzondering een strafblad hadden. Dat deze mensen ondanks hun bekendheid bij politie en gerecht toch in staat zijn vrij te reizen, wapens en explosieven aan te schaffen, mekaar op te zoeken en plannen te maken, moet onmiddellijk ophouden. ▲





*Een nieuwe look voor de Ranger, die nauwer aansluit bij zijn Amerikaanse stalgenoten.*

De Ford Ranger heeft in de voorbije jaren meer en meer klanten weten te overtuigen, in zoverre dat deze pick-up zich in de voorbije jaren heeft weten op te werpen tot het best verkochte voertuig in zijn klasse. Om zelf eens te kunnen ervaren waarom de Ranger zo'n groot aantal klanten wist binnen te halen, konden we de wagen in Marcheen-Famenne aan de tand voelen.

## Nieuwe Ford Ranger: eerste plaats

**D**e cijfers die Ford in het pick up segment kan voorleggen, zijn bepaald indrukwekkend. Zo werden er in 2001 in België en Luxemburg precies 120 Rangers verkocht. In 2006 werd een lichte groei genoteerd, tot 135 eenheden, goed voor de vijfde plaats op de pick up markt. In 2012 haalde Ford al 450 bestelbonnen voor Rangers binnen, waarmee de derde plaats op de Belux pick up markt werd veroverd. Vorig jaar kochten 1.250 klanten een Ford Ranger. Zo werd de eerste plaats op de markt zeker gesteld. De pick ups blijven een niche product in ons land, ook al kennen ze een aantal belangrijke belastingvoordelen. In de Verenigde Staten is de Ford F 150 pick up al jaar en dag de meest verkochte wagen, in alle denkbare klassen. De Ranger heeft bij zijn

midlife upgrade dan ook een aantal trekken gekregen die refereren naar de vormgeving van zijn grote Amerikaanse broer. De nieuwe grille en de vorm van de koplampen doen inderdaad met wat goede wil denken aan de grotere Amerikaanse pick-up.

### **BELGISCHE MARKT**

De Ranger is misschien wel een heel stuk kleiner dan de F 150, maar dat betekent niet dat het om een kleine wagen gaat. Wij reden twee testritten met een double cab. De eerste rit verliep over gewone wegen, met de standaard 2,2 liter turbodiesel. Die is goed voor 160 pk en een trekkracht van 385 Nm. Die motor biedt een redelijk compromis tussen prestaties, laadvermogen en souplesse.



*Een wagen die veel ruimte en mogelijkheden biedt.*

Het is wel zo dat deze krachtbron al redelijk aan de bak moet om de Ranger vlot te laten meekomen met de verkeersstroom. De minst krachtige motorisatie levert 130 pk en 330 Nm, maar die motor wordt in ons land nauwelijks verkocht. De klanten kiezen vooral voor de topmodellen van de Ranger. Zo is double cab goed voor 98% van de verkopen en wordt er op 76% van de verkoopbonds de krachtigste 3,2 liter vijfcilinder van 200 pk aangevinkt. De drang naar luxe is ook te merken aan de keuze voor de versnellingsbak, waar in 55% van de gevallen voor een automaat wordt gekozen. Ook worden de duurste en meest luxe uitgevoerde uitvoeringen, zoals de Limited uitvoering (36% van de verkoop) of de topversie, de Wildtrak met 56%, veel meer geleverd dan de basisversies.

Nu is het wel zo dat Ford voor weinig geld veel auto levert. Met een navigatiesysteem, leerafwerking, het handige Sync-systeem dat toelaat je mobiele telefoon makkelijk te koppelen aan de audio-installatie van de wagen. Verder is de Ranger, zeker in zijn Double Cab-uitvoering, vooral een heel praktische wagen: je kan probleemloos 4 of 5 volwassenen vervoeren en je hebt dan nog beschikking over een behoorlijk grote laadbak. Een bijkomend voordeel is de inschakelbare vierwielaandrijving. Je rijdt op verharde wagen in 2H, waarbij de wagen gewoon op de achterwielen kan worden aangedreven. Al rijdend kan je met een draaiknop 4H inschake-

len, waarbij je een starre verbinding krijgt tussen voor- en achteras, zonder tussen differentieel. Dat in- of uitschakelen kan tot een snelheid van 120 km/u. Om de lage groep in te schakelen, met een verhouding van 1 op 2,48, moet stoppen en de versnellingsbak in neutraal zetten. We hebben tijdens de testritten alleen in 2H en 4H gereden, niet in de lage groep. Als optie is er ook nog een elektronisch vergrendelbaar achterdifferentieel verkrijgbaar. Ook dat hebben we niet getest. Zo'n differentieel kan praktisch zijn om



*De dubbele cabine en krachtigste motor met automaat spreken de meeste Belgische en Luxemburgse klanten aan.*



*De Super Cab haalt slechts 2% van de bestellingen binnen.*



De meest luxueuze Wildtrak uitvoering voert de verkopen aan.



Ford voert de verkoopstabellen aan met de Ranger.



In het terrein staat de Ranger goed zijn mannetje.

een vastzittende aanhangwagen los te trekken, maar het blijft een voorziening dat veel spanning in een aandrijflijn kan opwekken.

## RIJDEN

De eerste testrit reden we met een 160 pk sterke double cab op verharde wegen. De wagen is relatief stil, in de cabine hoor je wel het geluid van de banden. Ford monteert standaard vrij

brede banden onder deze pick up. Dat zie je wel meer bij terreinwagens, hoewel er maar zeer weinig types terrein zijn waar een brede band voordelen oplevert. Op verharde wegen leveren brede banden vooral meer geluid en een hoger verbruik op...

Nu valt dat verbruik best mee, zeker sinds de verbeteringen die Ford invoerde met de midlife upgrade. We hebben niet kunnen testen op verbruik, maar het verbruik zou naar pick up normen meer dan behoorlijke resultaten opleveren. Het rijgedrag zelf is typisch voor dit type voertuig, met een achteras die behoorlijk stug geveerd is. Verder kan je met de 160 pk sterke versie vlot mee met het verkeer. Wie geregeld zwaar geladen of met een zware aanhangwagen onderweg is, adviseren we om de 200 pk en 470 Nm sterke vijfcilinder te bestellen bij de dealer. Met die motor heb je een heel ruime reserve aan vermogen en trekkracht.

We kregen ook de kans om een stuk in het terrein te rijden met deze Ranger, hoewel dat vooral ging om modderige boswegen, die niet echt een uitdaging vormden voor de wagen. Op het terrein zou de draaicirkel iets korter mogen, in korte bochten moesten we een paar keer steken.

## CONCLUSIE

Met de Ranger heeft Ford de eerste plaats in een klein, maar niet onbelangrijk marktsegment. Dat is terecht, zeker als je naar de verhouding prijs-kwaliteit kijkt. De Ranger biedt niet alleen een praktisch voertuig, maar ook heel wat comfort. Een terechte marktleder dus, deze Ford Ranger. ▲

JAN VOET

## TECHNISCHE FICHE

### Ford Ranger

#### Hulpmiddelen

**Standaard:** Electronic Stability Control (ESC), Traction Control System (TCS), Electronic Brake Assist

**ESC system features:** Hill Descent Control (HDC), Hill Start Assist (HSA), Trailer Sway Control (TSC), Load Adaptive Control (LAC), Emergency Brake Assist (EBA), Emergency Brake Light (EBL), Roll-Over Mitigation (ROM)

**Standaardbandenmaat:** 7.0 x 16-inch  
255/70 R 16 stalen velg

#### Lichtmetaal (Limited en Wildtrak)

**8.0 x 17-inch 265/65 R 17**

**of 8.0 x 18-inch 265/60 R 18**

**Reservewiel:** 16-duim of 18 duim  
lichtmetaal op Wildtrak

#### Motor

**2.2-liter TDCi 130 pk/96 kW 2.198 cc**

**2.2-liter TDCi 160 pk/118 kW 2.198 cc**

**3.2-liter TDCi 200 pk/147 kW, 3.198 cc**

**Alle motoren:** Turbodiesel met  
variabele geometrie, common rail, 1.800  
bar piekdruk

#### Transmissie (2.2 en 3.2)

**Maueel:** Ford MT82 manual 6-speed

**Automaat:** Ford 6R80 automatic 6-speed

#### Afmetingen

**Waaddiepte:** 800 mm

**Vrije hoogte:** 230 mm

**Lengte:** 5.277 mm

**Breedte:** 1.860 mm

**Hoogte (onbelast):** 1.800 mm

**Wielbasis:** 3.220



## 21 VDL Futura's voor Franse langeafstandsbuslijnen

De liberalisering van het Franse langeafstandsvervoer biedt nieuwe kansen voor VDL Bus & Coach. Eind 2015 zijn er 10 Futura's aan Franse personenvervoersbedrijven geleverd die langeafstandslijnen van Starshipper verzorgen. In de eerste vier maanden van 2016 levert VDL Bus & Coach nog eens 11 Futura's die voor Starshipper lijnen ingezet worden.

**P**assagiers kunnen tegen aantrekkelijke prijzen op een luxe manier reizen tussen vele steden in het westen, oosten en zuiden van Frankrijk. Alle bussen zijn uitgevoerd in de huisstijlkleuren van Starshipper.

### INZET VDL FUTURA'S FHD2-129/440

De 21 VDL touringcars die voor Starshipper rijden of gaan rijden zijn van het type Futura FHD2- 129/440. Eind 2015 leverde VDL Bus & Coach 3 Futura's aan Le Groupe ASTT (Aquitaine Service Transport Tourisme), 2 aan Autocars Jollivet en 5 stuks verdeeld over de bedrijven Cars de l'Élorn, Autocars Le Meur, Autocars Le Roux, L'Été Évasion en Autocars Jézéquel. Deze 10 Futura's met een lengte van 12,9 meter hebben een 48+1+1 stoelindeling en zijn luxueus ingericht met bijvoorbeeld zeer comfortabele stoelen, wifi, 220 volt aansluiting bij alle stoelen, een defibrillator en/of een rolstoellift. Tot en met april 2016 vertrekken 11 luxe Futura's naar diverse klanten waaronder 2 stuks voor Autocars Nombalais, 1 voor Autocars Jollivet en 1 voor Hervé. VDL verwelkomt ook 6 nieuwe klanten, goed voor ieder 1 Futura. Deze 6 voertuigen gaan naar Autocars Rouillard, Farouault, Bellier, Robert, Bihan en Cars des Abers. De 21e Futura wordt in april geleverd aan Pullman D'Aquitaine.

### STARSHIPPER

Starshipper is één van de vijf partijen die, sinds de liberalisering van het langeafstandsvervoer in Frankrijk, actief zijn op deze markt. Het merk wordt



gerund door onafhankelijke midden- en kleinbedrijven op het gebied van personenvervoer in Frankrijk. Alle bussen die voor Starshipper rijden worden uitgevoerd in de herkenbare blauw witte huisstijlkleuren van de onderneming. Starshipper verzorgt een zeer uitgebreid netwerk van langeafstandslijnen in het westen, oosten en zuiden van Frankrijk, en nieuwe lijnen zullen hier in de nabije toekomst aan worden toegevoegd. Het bedrijf rijdt met luxe bussen om een hoog serviceniveau te kunnen garanderen en biedt tickets aan tegen zeer gunstige prijzen.





**TE KOOP - JONGE KOELOPLEGGERS**  
 VAN BOUWJAAR 2011 en 2012 MONO & MULTI TEMP.  
 SAF Assen - Gesloten palettenkoffer - Thermoking Koelunit

**prijzen vanaf € 27.000 tot € 35.000**  
 + 21 % btw

**Ivan Gekiere**  
 mob: +32 (0) 496 16 36 03  
 fax: +32 (0) 51 24 75 18  
 email: [ivan@ttco.eu](mailto:ivan@ttco.eu)  
[www.thetruckcompany](http://www.thetruckcompany)  
 Bruggesteeweg 225  
 8830 Hooglede - Belgium



the**TRUCKCOMPANY**



*Neste zorgde voor de dieselbrandstof.*

## Arctic Van Test 2016: Niet koud, wel glad

Ieder jaar organiseren de collega's van het Finse transportmagazine 'Auto tekniikka ja kuljetus' wat zoveel betekent als 'Auto, techniek en transport', een Arctic Test.

Voor het tweede jaar op rij stond de test in het teken van bestelwagens. Vorig jaar waren dat de grote, dit jaar waren de kleintjes aan de beurt. En zoals vorig jaar kregen we als International Van of the Year jurylid een uitnodiging om als testrijder deel te nemen aan deze zware test, alweer de dertigste editie.

Plaats van het gebeuren: Helsinki en noord-Finland tijdens de twee eerste weken van februari. Zes deelnemers: Citroën Berlingo, Dacia Dokker, Fiat Doblo, Opel Combo, Renault Kangoo en Volkswagen Caddy4. De aangekondigde Ford Transit Connect moest verstek laten gaan omwille van een ongeval aan de vooravond van de start. Jammer, want een van de favorieten! De Citroën Berlingo en de Volkswagen Caddy waren de enige deelnemers met een Euro 6 motor, de anderen hadden nog een (goedko-

pere) Euro 5. Krachtigste was de Doblo 1,6-litre Multijet II met 105 pk (77 kW). De Caddy zijn 2,0 liter HDi motor levert 100 pk (75 kW). De Berlingo met 1,6-litre HDi motor heeft 98 pk (73 kW) ter beschikking, Kangoo en Dokker hebben dezelfde 1,5 l dCi motor met 90 pk (67 kW). De rij wordt gesloten door de 1,3-litre CDTi van de Combo die 88 pk (66 kW) levert. Alle deelnemers zijn voorwielangedreven via een vijfbak, op de Doblo na, die heeft zes versnellingen.

### ZACHTE WEERSOMSTANDIGHEDEN

Alle bestelwagens werden geladen met 250 kg ballast en voorzien van Nokian Hakkapeliitta winterbanden zonder nagels. Gedurende de hele test werd de brandstof Oil Pro Diesel geleverd door Neste. De test startte in Helsinki, decor voor de stadsritten – ook al zijn de omstandigheden daar niet echt te vergelijken met de overvolle steden van bij ons. Hier werden



*Het was niet echt koud, maar 's morgens was er toch werk aan de winkel.*



*De Nokian sneeuwbanden verbaasden de buitenlandse testrijders.*

door de organisatoren ook alle objectieve metingen uitgevoerd.

Voor de tweede testweek trokken we naar Noord-Finland, met verdere stadsritten in Oulu en wegtesten van Oulu via de Poolcirkel naar het wintersportgebied Iso-Syöte. Handling-tests werden uitgevoerd op het vliegveld van Pudasjärvi, dat in dit seizoen enkel wordt gebruikt door een zeldzame helikopter.

De weersomstandigheden waren dit jaar niet echt arctisch te noemen, de thermometer bleef overdag in de buurt van 0° Celsius, en ook 's nachts was de koude niet extreem te noemen. Maar de wegen lagen er wel bijzonder glad bij, omdat er zo weinig sneeuw lag. Het vliegveld waar de handling-tests werden uitgevoerd, leek wel een ijspiste, waarop gerust een ijshockey-match kon worden georganiseerd. De buitenlandse deelnemers waren verbaasd over de goede tractie van de Nokian-winterbanden, die nochtans geen nagels hadden. Ook vorig



*De testwagens verzamelen aan de Poolcirkel in Rovaniemi.*

jaar waren we hiervan onder de indruk, maar toen werd ons door één van de Nokian-vertegenwoordigers op het hart gedrukt dat deze banden enkel in het hoge noorden worden verkocht, bij ons zouden ze het, omwille van de zachte rubbersoort, slechts enkele duizenden kilometers uithouden.

**VOLKSWAGEN CADDY 2.0 TDI  
BLUEMOTION LAUNCH EDITION:  
ALL-ROUND KAMPIOEN.**

De testgroep was unaniem lovend over de Euro 6-motor van de Caddy. Met een inhoud van 2 liter is dit weliswaar de grootste van de groep, en dat heeft zo zijn voordelen wat betreft souplesse en koppel. Dat de Caddy ook de beste scores krijgt voor rijgedrag, zowel in de stad als daarbuiten, kan ten dele op het conto van deze motor worden geschreven. Hij scoort daarnaast ook heel hoog dank zij de chauffeursstoel die als de meest comfortabele wordt omschreven, en het gerieflijke en ergonomische interieur, ook al is er te weinig ruimte voor A4 en andere documenten. Het testpanel heeft ook lof voor de stuurinrichting, de koppeling/versnellingsbak en de remmen. Het rondomzicht en de buitenspiegels krijgen een wat lagere score. En ook wat laadruimte betreft laat de Caddy wat punten liggen, maar in totaal verzamelt hij wel de hoogste score.



*Een uitstekende motor en dito rijgedrag voor de Caddy.*



*Het comfort in de Volkswagen staat op hoog niveau.*



*Een uitstekende laadruimte in de Renault Kangoo Express.*

## RENAULT KANGOO EXPRESS MAXI 1.5 DCI 90: BESTE LAADRUIMTE

De Renault Kangoo krijgt de beste score voor de laadruimte. Die biedt een optimale laadvloer en is voorzien van talrijke sjoegen. Enige valse noot hier is de schuifdeur op de zijkant: er gaat teveel van de opening verloren door de vorm van de scheidingswand tussen cabine en laadruimte. De opbergruimtes in de cabine krijgen ook alle lof van het testpanel. De kwaliteit van de gebruikte materialen en de doordachte eenvoud van het interieur worden als zeer positief ervaren. De cabine wordt omschreven als gerieflijk, en de chauffeursstoel is erg comfortabel. De Kangoo blijkt ook zeer betrouwbaar in de rijtesten. De vering en de motor krijgen veel positieve evaluaties, en ook de versnellingen krijgen lof, omwille van hun goede verdeling. Het zicht rondom is goed, en de Kangoo doet het goed in de achteruitrijtest, ook al zijn de buitenspiegels aan de kleine kant. De bediening van de radio kreeg enige kritiek.

## OPEL COMBO VAN 1.3 CDTI L2H1: GROOTSTE LAADVERMOGEN

De Opel Combo die werd afgevaardigd naar de Arctic Test was er een met een lange wielbasis, geen wonder dus dat hij de grootste laadruimte van de deelnemers bood. Maar ook wat laadcapaciteit betreft, speelt hij in een andere liga: met een laadvermogen van 1175 kg doet hij het 400 kg beter dan de volgende in de lijst.

Het is bekend dat de Combo dezelfde basis heeft als de Fiat Doblo. Het waren de enige auto's in de selectie met buitenspiegels in twee delen, zoals op grotere bestelwagens. Het zicht naar achter is bijgevolg erg goed, de A-stijlen daarentegen zitten een beetje in de weg, vooral dan de linkse.

De Combo uit de test had veruit de kleinste motor, en kreeg wat kritiek voor zijn vermogensgebrek op de weg en een te nipt koppel in de stad. Daarmee samengaand is er ook wat kritiek op de overbrengingsverhoudingen. Keerzijde van de medaille zijn dan weer gunstige verbruikscijfers. En ook het uitstekende start-stopsysteem krijgt alle lof.

## DACIA DOKKER VAN 1.5 DCI 90 AMBIANCE: BESTE PRIJS- KWALITEITSVERHOUDING

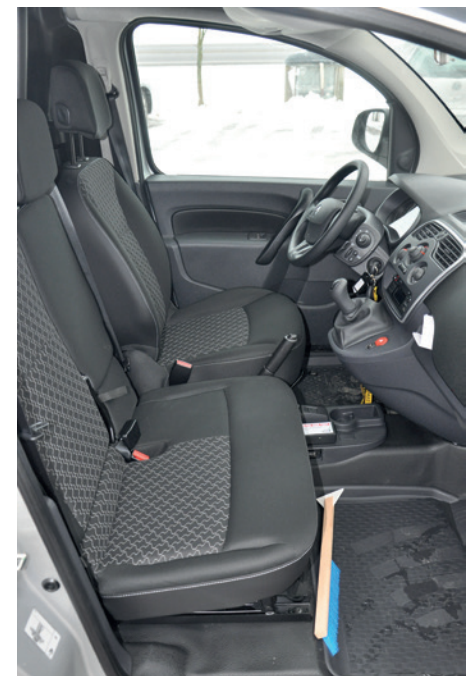
Voor velen was de Dacia Dokker een (aangename) verrassing in de testselectie. De Dokker mocht dan al de goedkoopste auto in de test zijn, hij is echter zeer functioneel en is de zuinigste van het pak. De motor krijgt lof voor zijn



Handling test op het vliegveld van Pudasjärvi: ijs en water zorgen voor zeer gladde omstandigheden.



De grote A-stijlen belemmeren het zicht ietwat in de Combo.



De bediening van de radio in de Kangoo kreeg kritiek.



Dankzij zijn lange wielbasis had deze Combo de grootste laadruimte uit de test.

souplesse en koppel. Ook het eenvoudige maar functionele interieur wordt geapprecieerd door het testpanel, waarvan sommigen dit model nog nooit hadden gereden. De verwarming van de Dokker komt als beste uit de test bij koudstart. Jammer genoeg kon de koudstart dit jaar niet bij extreme temperaturen worden getest. Grootste punt van kritiek betreft het comfort van de zetels. Hij krijgt ook een lage waardering op het vlak van geluid in de cabine, buitenspiegels, zicht rondom en de bediening van de ruitenwissers. In de handling tests scoort hij eveneens de laagste punten. Aan de banden zal het niet liggen.

### FIAT DOBLO 1.6 MULTIJET II L1: DE KRACHTIGSTE

De meest efficiënte motor van de Arctic Test 2016 zit in de Doblo. De Fiat wordt geloofd om zijn prestaties en was de snelste in de acceleratie-tests. De testers zijn ook zeer tevreden over het veercomfort. De zesversnellingsbak wordt als zeer positief ervaren.

Net zoals bij de Opel, beschikt de Doblo over buitenspiegels in twee delen, maar het zicht naar voor wordt belemmerd door de grote A-stijlen, vooral dan links. De armsteun tussen de zetel is een plus, zeker bij lange ritten. Het Traction+ system zorgt voor extra trekkracht en grip in gladde omstandigheden. Het werkt bij snelheden beneden de 50 km/u.

De krachtige prestaties van de motor hebben ook een keerzijde: de Doblo is veruit de gulzigste van het testpark. We moeten er wel bij vermelden dat de gemonteerde banden 10 mm breder waren dan wat door de constructeur wordt voorgeschreven, en dat zal misschien wel wat invloed hebben gehad, maar toch. Ook de bediening van de verwarming krijgt enige kritiek.

De Doblo in de test is zeker niet de meest representatieve van het gamma. We veronderstellen dat het model met lange wielbasis en drie zitplaatsen populairder zal zijn bij de kopers.

### CITROEN BERLINGO VAN 1.6 BLUEHDI 100 L2 PRO: WENDBAAR IN DE STAD

De Citroen Berlingo uit het testpark werd eveneens aangedreven door een Euro 6-motor. Die blinkt uit in stadsverkeer en krijgt goede punten voor zijn aangenaam en zacht geluid. Ook het start-stop systeem werkt zeer efficiënt in stadsverkeer. Het veercomfort was een positieve noot bij de lange verbindingsritten.



*De Dacia Dokker biedt een onklopbare prijs-kwaliteit-verhouding.*



*Deze L1 is misschien de minst representatieve Doblo.*



*Het zitcomfort in de Dacia was ondermaats.*



*De zeer vlot rijdende Fiat Doblo.*

Het rondomzicht is goed en ook bij het achteruit rijden is de zichtbaarheid voldoende. Samen met de Kangoo, was dit de enige testwagen met drie zitplaatsen.

Via een luik in de scheidingswand kunnen langere objecten worden geladen. De vorm van die scheidingswand heeft dan weer een negatieve invloed op het gebruik van de kleine zijdelingse schuifdeur.

Er is enige kritiek op de bediening van de versnellingsbak en op de ergonomie in de cabine. Volgens de testrijders presteert hij ook minder wat rijden op kleine wegen betreft en in de handling-tests. ▲

LEO VAN HOORICK  
JURYLID INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR



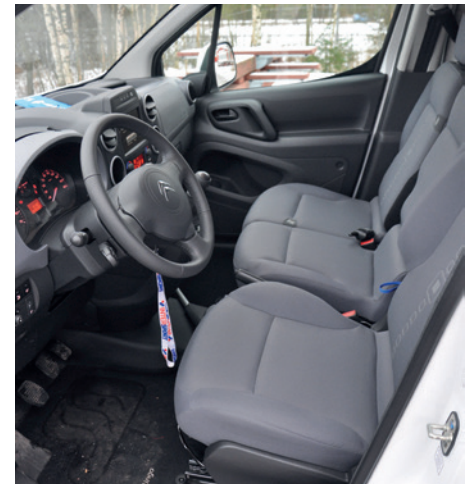
Stadsverkeer in Helsinki.

## RESULTATEN

TESTPUNTEN	Max.	CITROËN	DACIA	FIAT	OPEL	RENAULT	VW
<b>Punten van de rijders</b>							
<b>Stadsrit</b>	40	27,2	26,4	27,6	27,2	27,6	28,4
<b>Wegtest</b>	40	26,4	24,4	28,4	26,4	27,2	30,4
<b>Ongeladen weggedrag</b>	10	5,5	6,3	7,3	6,8	7,7	7,3
<b>Handling test</b>	10	5,5	4,0	7,5	7,0	6,5	6,9
<b>Metingen</b>							
<b>Laadruimte</b>	10	6,2	7,6	6,2	7,4	7,9	8,0
<b>Acceleratie</b>	10	8,0	8,0	9,0	8,0	8,5	34,0
<b>Verwarming</b>	40	32,0	36,0	32,0	34,0	32,0	6,5
<b>Zicht en achteruitrijtest</b>	10	7,0	5,8	6,5	6,3	7,0	9,0
<b>Interieurgeluid</b>	10	8,5	9,0	9,0	9,0	8,5	
<b>Gebruik en onderhoud</b>							
<b>Brandstofverbruik</b>	40	36,0	40,0	32,0	36,0	36,0	34,0
<b>Onderhoud</b>	10	6,5	6,5	8,5	8,5	9,0	8,0
<b>Garantie</b>	10	9,0	9,0	8,5	9,0	9,0	8,0
<b>TOTAAL</b>	240	178	183	183	186	187	188



De Berlingo blinkt met zijn Euro 6 motor uit in het stadsverkeer.



De Citroën heeft een doorlaadluik.

## TECHNISCHE GEGEVENS

Merk	CITROËN	DACIA	FIAT	RENAULT	OPEL	VW
Model	Berlingo	Dokker	Doblo	Kangoo	Combo	Caddy
<b>MATEN</b>						
Laadcapaciteit/m <sup>3</sup>	3,7 (4,1)	3,3	3,4	4,0	4,2	3,2
Wielbasis mm	2728	2 810	2755	3 081	3105	2682
Lengte mm	4628	4 363	4406	4 666	4740	4408
Breedte (ex spiegels)	1810	1 751	1832	1 829	1832	1793
Breedte (met spiegels)	2112	2 004		2 138	2119	2065
Hoogte ongeladen mm	1832	1 809	1845	1 836	1880	1793
Spoorbreedte voor	1505	1 490	1510	1 521	1510	
Spoorbreedte achter	1544	1 478	1530	1 533	1530	
Draaicirkel	11,0	11,3	11,2	11,9	12,0	12,2
<b>MOTOREN</b>						
Aantal cilinders	4	R4	4	R4	4	4
Inhoud cm <sup>3</sup>	1560	1461	1598	1461	1248	1968
Boring x Slag mm	75/88,3	76,0/80,5	79,5/80,5	76,0/80,5	69,6/82,0	81/ 95,5
Voeding	HDi	Common rail	Direct Commonrail	Common Rail	Common Rail	Common Rail Bosch



Merk	CITROËN	DACIA	FIAT	RENAULT	OPEL	VW
Model	Berlingo	Dokker	Doblo	Kangoo	Combo	Caddy
<b>Inspuitdruk (max) bar</b>	1600	1600	1600	1600	1600	
<b>Turbo</b>	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	VGM
<b>Drukverhouding</b>	18:1	15.5:1	16,5:1	15,5:1	16,8:1	16,2:1
<b>Nokkenas</b>	1	1	2	1	2	2
<b>Kleppen per cilinder</b>	2	2	4	2	4	4
<b>Vermogen</b>	73 kW/ 100 pk	66 kW/ 90 pk	77 kW/ 105 pk	66kW/ 90 pk	66kW/ 90 pk	75kW/ 102 pk
<b>kW/pk @ TPM</b>	3750	3750	4000	4000	4000	3500-4000
<b>Nm</b>	254	200	290	200	200	250
<b>Nm @ TPM</b>	1750	1750	1500	1750	1500	1300 - 2800
<b>AANDRIJVING</b>						
<b>Aantal versnellingen</b>	3,7 (4,1)	3,3	3,4	4,0	4,2	3,2
<b>aandrijving</b>	2728	2 810	2755	3 081	3105	2682
<b>ESC</b>	4628	4 363	4406	4 666	4740	4408
<b>Wegrijhulp</b>	1810	1 751	1832	1 829	1832	1793
<b>Banden (standard)</b>	2112	2 004		2 138	2119	2065
<b>GEWICHTEN KG</b>						
<b>MTM</b>	2150	1959	2100	2200	2505	2000
<b>Max. sleepgewicht</b>	1200	1200	1300	1050	1000	1300
<b>Max. dakbelasting</b>	100	100	100	80	100	100
<b>VERBRUIK</b>						
<b>Stad (l/100km)</b>	4,8	5,2	6,1	5,2	6,0	4,8
<b>Buiten (l/100km)</b>	3,9	4,1	4,6	4,5	4,3	3,7
<b>Gemengd (l/100km)</b>	4,2	4,5	5,2	4,7	4,9	4,1
<b>CO<sub>2</sub> uitstoot (g/km)</b>	110	118	136	123	129	109



VAN



Een naam die sinds 1995 is uitgegroeid tot een begrip in bestelwageland: de Mercedes-Benz Sprinter.

In 1995 introduceerde Mercedes-Benz de Sprinter. In die periode begon het bij de constructeurs van bestelwagens te dagen dat comfort en veiligheid ook wel eens goede verkoopargumenten konden zijn voor bedrijfsvoertuigen. De Sprinter speelde op dat vlak een voortrekkersrol. Al snel groeide hij uit tot de toetssteen in het segment van de zware bestelwagens.

## Bestelwagentest: Mercedes-Benz Sprinter 210 CDI

**R**uim twintig jaar later is hij dat nog steeds. Intussen zijn er al bijna 3 miljoen van geproduceerd, niet enkel in Düsseldorf, maar ook in Argentinië, China, de VS en Rusland. Bij zijn lancering zette hij nieuwe normen op het vlak van kwaliteit, comfort en veiligheid. Maar ook bij zijn verdere evolutie zorgde Mercedes-Benz er steeds voor aan de spits te blijven. En het mag duidelijk zijn dat de concurrentie bij de ontwikkeling van hun zware bestelwagens altijd heel goed naar het grote voorbeeld heeft gekeken, ook vandaag nog.

2015 was een uitstekend jaar op de Belgische bestelwagenmarkt. Mercedes was met een groei van 25% een van de sterke stijgers. Het merk overschreed ook voor het eerst de kaap van 10% marktaandeel in België. Bij de middelgrote bestelwagens (Vito-klasse) bedraagt het marktaandeel 17,5%, in het zware segment

haalt het merk met de Sprinter nog steeds 15,7%. Vorig jaar werd gestart met de professionalisering van het dealernetwerk: er wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de personenwagens en de bedrijfsvoertuigen, met aparte ingang, apart onthaal enz. Eind dit jaar komt er ook een einde aan de samenwerking tussen Volkswagen en Mercedes-Benz voor de productie van zware bestelwagens (de Volkswagen Crafter had weliswaar een eigen aandrijflijn, maar liep van dezelfde montageband als de Sprinter in Düsseldorf). Mercedes is hierom niet rouwig, ze kunnen de extra montagecapaciteit best gebruiken.

### ONS TESTVOERTUIG

Voor deze test kozen we bewust voor een bescheiden instapversie, met de kleinste motorisering en korte wielbasis. En ook al is het een



De laadruimte is goed toegankelijk, de deuren kunnen tot tegen de zijwand open.



Met dit BlueEfficiency label geeft Mercedes-Benz aan dat deze Sprinter van een aantal brandstofverbruikverlagende maatregelen kan profiteren.

instapversie, het interieur is eenvoudig maar smaakvol ingericht, met een dashboard uitgevoerd in licht- en donkergrijze kunststof die kwaliteit uitstraalt. Het zwarte instrumentenpaneel is typisch Mercedes-Benz met snelheidsmeter links en toerenteller rechts en daartussen het zwart/wit display van de boordcomputer met ontgoochelend weinig functies: een dagteller, een indicatie voor het onderhoud en een digitale weergave van de snelheid. Onderaan ook een display met de brandstofvoorraad en boven een schakelindicator. Geen gemiddeld verbruik of gemiddelde snelheid, geen buitentemperatuur, maar wel voldoende verklikkerlichtjes. Boven op de boordplank is aan de chauffeurskant

een uitsparing voor documenten en ook boven de middenconsole zit zo'n vak, groot genoeg voor A4-documenten. Tevens zijn er ook een tweetal kleinere vakjes. Onder de radio is nog een vakje waarin bv. een zonnebril een plaatsje kan vinden, en naast de versnellingspook – kort bij het stuur op het dashboard - zit nog een opbergvakje. Aan de passagierskant is een ruim afsluitbaar handschoenvak, en boven de voorruit is een opbergruimte over de volle breedte. Er is ook een USB-aansluiting, een AUX-uitgang en een 12V stopcontact voorhanden.

Ons testvoertuig was voorzien van drie zitplaatsen. De rugleuning van de middelste zetel is neerklapbaar en wordt zo een schrijftafel met twee bekerhouders, maar geen klem om documenten vast te houden of een ruimte om een laptop in op te bergen. Er zit wel een papierklem op het dashboard. De zitting van de passagierszetel is vast, dus daar is ook geen extra opbergruimte voorhanden. Het boordgereedschap heeft zijn plaats onder de voetruimte aan de passagierszijde. Niet te vergeten, de twee kleehaakjes die netjes aan weerszijden van de scheidingswand zijn gemonteerd. Een handgreep aan de A-stijl aan passagierszijde ontbreekt dan weer.

## ONDERWEG

De instap is goed, en het vraagt niet veel moeite om een goede positie achter het stuur te vinden. De chauffeursstoel is comfortabel en

## TECHNISCHE FICHE

### Volkswagen Caddy Maxi 2KN

Zitplaatsen	3
Wielbasis (mm)	3.250
Afmetingen l x b x h (mm)	5.261x1.993x2.357
Doorsnee draaicirkel (m)	12,1
Laadvolume (m <sup>3</sup> )	7,5
Laadruimte l x b x h (mm)	2.600x1.770x1.670
Breedte tussen wielkasten (mm)	1.350
Max. toegelaten massa MTM (kg)	2.800
Max. toegelaten treingewicht (kg)	4.800
Aanhangwagenbelasting (kg)	2.000
Leeggewicht (kg)	2.050
Nuttig laadvermogen (kg) bij MTM	750
Maximale dakbelasting (kg)	300
Bandenmaat	205/75R16
Opening achterdeuren b x h (mm)	1.560x1.540
Opening zijdeur b x h (mm)	1.050x1.670
<b>Motor</b>	
Aandrijving	Achter
Emissienorm	Euro
Aantal cilinders/opstelling	4 in lijn
Cilinderinhoud (cm <sup>3</sup> )	2.143
Maximaal vermogen (kW)	70
bij toerental (t/min)	3.800
Max. koppel (Nm)	250
bij toerental (t/min)	1.400-2.400
Versnellingsbak	6 manueel
Brandstoftype	diesel
Tankinhoud (l)	75
<b>Verbruik en emissies</b>	
in de stad (l/100 km)	9,8
buiten de stad (l/100 km)	7,1
gecombineerd (l/100 km)	8,1
CO <sub>2</sub> -emissie gecombineerd (g/km)	213
Testverbruik (kg)	8,9



*Sober, maar smaakvol interieur. Aan verklikkerlichtjes geen gebrek.*



*De zijdeur heeft een voldoende openingsbreedte van 1.050 mm.*



*De jongste versie van de Sprinter is gekenmerkt door een scherp afgelijnde grille.*



*Over de volledige flank loopt een kunststof beschermingsstrip.*

biedt voldoende zijdelingse steun, zowel op de rug als op de zitting. De versnellingspook zit dicht tegen het stuur en laat zich vlot bedienen. Hij zit ook niet te ver in de passagiersruimte (zoals bij de Vito), zodat de middelste passagier over voldoende beenruimte beschikt. Het zicht naar voor is uitstekend. De achteruitkijkspiegels in twee delen zijn lichtjes bol en bieden een uitstekend zicht naar achter, met het onderste deel kan men ook de achterwielen in het oog houden. De spiegels zijn voorzien van geïntegreerde richtingaanwijzers. De auto laat zich vlot schakelen. Het motorvermogen van deze instapversie is echter aan de nipte kant, zeker in geladen toestand. Dat de motor hard moet zwoegen laat hij ook goed horen. Het geluidsniveau in het passagierscompartiment viel ons wat tegen.

De laadruimte is proper afgewerkt. We telden acht sjoorogen op de vloer en twee onderaan op de scheidingswand. Er is echter geen doorlaadmogelijkheid of een uitsparing onder de passagierszetel om wat extra laadlengte te winnen. De zijdeur heeft een voldoende brede opening. Een opstaprede en een eenvoudige handgreep op de scheidingswand garanderen een gemakkelijke toegang. De achterdeuren zwaaien breed open en kunnen desgewenst tot tegen de zijwand worden geopend. De flanken zijn over de volle lengte voorzien van een kunststof bescherming in hetzelfde materiaal als de bumpers. Een pluim voor de volledige veiligheidsvoorzieningen met ABS, ESP, BAS etc. ▲

LEO VAN HOORICK  
JURYLID INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR



## De 2de generatie van de 12,8 liter motor bespaart tot 3 % diesel extra.

Hiermee kan u de brandstofbesparing van 10% van de vorige Fuel Duels nóg verder uitbouwen. Ontdek het zelf – op [www.fuelduel.be](http://www.fuelduel.be) – of wanneer u zelf achter het stuur van de Actros zit.

**Mercedes-Benz**

Trucks you can trust





Van links naar rechts: Johnny Goossens, Martine Noyens, Luc Van Gorp en Tom Vansweevelt.

## LMJ Construct: Elektrische rem en Gooseneck BE-trailer

LMJ Construct uit Turnhout bouwt al 25 jaar transportoplossingen voor het vervoer van specifieke producten of doeleinden. Maatwerk staat centraal, net als de bewuste keuze van de bedrijfsleiding om de ontwikkeling en productie in de Kempen te houden.

### GEWIJZIGDE WETGEVINGEN

Europa verbiedt sinds november 2014 het gebruik van de traditionele oplooprem voor schamelaanhangwagens, aanhangwagens met een draaibare vooras die geen kogeldruk uitoefenen. Bij gebrek aan een alternatief voor dergelijke remmen ging LMJ Construct op zoek naar een vervangend remsysteem, in eerste instantie voor marktschamelwagens. Dit remsysteem vonden ze bij het Nederlandse Wagenbouw Bolle dat al enige tijd bezig was met de ontwikkeling van een elektrisch remsysteem conform de Europese normen. LMJ Construct en Wagenbouw Bolle bundelden kennis en ervaring in een exclusieve samenwerking waarbij de ene het systeem levert en de andere het voor de Belgische markt

inbouwt op verschillende types van aanhangers. Op die manier kon LMJ Construct als eerste een oplossing bieden voor de schamelaanhangwagens op de Belgische markt: een elektrisch remsysteem dat Europees is gekeurd. Dit remsysteem heeft enkele belangrijke voordelen ten opzichte van traditionele oploopremmen. Het systeem bestaat volledig op zichzelf, test steeds de remmen en de remkracht bij het aankoppelen van de trailer, berekent continu de remkracht en stelt deze automatisch bij waar nodig. Het elektrisch aangestuurd remsysteem reageert dus onmiddellijk, wat ook in noodsituaties zorgt voor extra veiligheid. Een bijkomend voordeel is dat de rem niet beïnvloed wordt door de dissel, en bijgevolg niet kan warmlopen als er druk is op de dissel.



De BE-trailers kunnen voor uiteenlopende taken worden toegepast.



LMJ Construct uit Turnhout bouwt deze innovatieve BE-trailers, die met een pick up kunnen worden getrokken.



Het koppelpunt voor de trailer in de laadbak van de pick-up. De aanpassingen aan de wagen zijn erg beperkt, zodat hij nog voor andere taken kan worden ingezet.



Op deze trailers moet geen kilometerheffing betaald worden, als het om eigen vervoer gaat.



Grote spiegels zijn een vereiste voor dit type sleep.



Deze paardentrailer kan worden afgekoppeld, waarna de trekkende pick up gewoon verder kan worden gebruikt.



Dit is een zicht op de laadbak met gekoppelde trailer. Let op de afwezigheid van persluchtleidingen, door het elektrische remsysteem.

## KILOMETERHEFFING?

De ene innovatie bracht de andere mee, want het elektrische remsysteem in combinatie met een andere vernieuwing in het BE-gamma bood nog een interessante oplossing voor een ander prangend probleem: nl. dat van de op til zijnde kilometerheffing. Die wet neemt voertuigen boven 3,5 ton in het vizier, maar zegt niets over het laadvermogen van de aanhangwagen. Met de gooseneck van LMJ Construct kan de totale sleep een MTM tot 7 ton hebben, zonder onderworpen te zijn aan de kilometerheffing. Bovendien volstaat een BE-rijbewijs om hiermee de baan op te gaan.

## EIGEN VERVOER

Voor niet-professionele transporteurs, zoals aannemers in de bouw, land- en tuinbouw, biedt deze aanhanger een interessante oplossing. De gooseneck BE-trailer is anders dan gewone aanhangwagens: hij wordt immers niet bevestigd aan een trekhaak, maar zit met een koppeling

boven de achteras vast in de laadbak van een pick-up of een bestelwagen met open laadbak. Dit zorgt voor een optimale wendbaarheid, zonder torsie in het chassis van de kogel, een betere gewichtsverdeling en meer stabiliteit, dus meer rijcomfort dan bij een traditionele middenasaanhangwagen.

Doordat de trailer exact boven de achteras gekoppeld wordt, wordt een deel van het gewicht van de aanhangwagen overgebracht in de laadbak van het trekkend voertuig. Hierdoor wordt het laadvermogen van de trailer groter, wat maakt dat grote, zware onderdelen die niet op een traditionele middenasaanhangwagen kunnen geladen worden, wel met een gooseneck-trailer kunnen vervoerd worden.

## MEERDERE DOELEINDEN

Voor een traditionele BE-trailer moet het trekkend voertuig worden voorzien van een koppelschotel, waardoor het voor niets anders meer

kan worden gebruikt. Het moet ook worden voorzien van een compressor voor het remsysteem van de aanhanger. Dat is met een elektrisch aangestuurd remsysteem niet meer nodig. Het trekkend voertuig moet ook niet worden omgebouwd: een aankoppeling en een elektrische stekker volstaan. Bovendien is de trailer makkelijk los te koppelen, waardoor het trekkend voertuig dubbel inzetbaar is: als trekker, als lichte vrachtwagen met open laadbak en als volwaardige gezinswagen. Deze oplossing is ook veel goedkoper dan de traditionele BE-trailer. De gooseneck-koppeling is een Europees gekeurde koppeling, LMJ Construct werkt aan een aanpassing ervan zodat deze ook in België aanvaard wordt. Verwacht wordt dat deze aanpassing met de nodige goedkeuringen ten laatste in april klaar zal zijn. ▲

LEO VAN HOORICK  
JURYLID INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR



# LAG Trailers levert tanker van het jaar

LAG Trailers heeft de prestigieuze tanker-of-the-year onderscheiding gewonnen, uitgegeven door Fuel Oil News in de UK. De combinatie van de hoge economische waarde, zuinigheid in brandstofverbruik en de verhouding tussen het lage eigengewicht en het hoge draagvermogen maakten van deze tanker de logische eindwinnaar.



## EEN SUCCESVOLLE INTERNATIONALE SAMENWERKING

4 verschillende ondernemingen werkten nauw samen om tot dit resultaat te komen. LAG Trailers, Inver Energy, Turners Transport and Williams Tanker Service maakten allen deel uit van dit succesverhaal als producent, eigenaar, transportverantwoordelijke en servicepartner.

## TECHNOLOGISCHE EVOLUTIE

De trailer diende aanvankelijk als vervangingsaankoop. Maar het is ondertussen uitgegroeid tot een groot economisch voordeel. Met een 2 ton lichter ontwerp, verhoogde het draagvermogen voor Inver Energy substantieel met 2000 liter. "De brandstof die wij besparen vormt een gigantisch, financieel voordeel. De nieuwe tankwagen beperkt ons dagelijkse CO<sub>2</sub> uitstoot en laat ons toe om een competitiever aanbod te lanceren naar onze klanten toe", aldus Tony Wilson, commercieel directeur van Inver Energy.

## TANKER ONDER HET VERGROOTGLAS

LAG's constructie methode hanteert een bewezen slagschot- en tankontwerp met slechts 3 rondlasnaden. Dit vermijdt iedere vorm van lekkage dankzij het uitsluiten van externe lasnaden zowel als naden tussen de verschillende vakken. Schokken tijdens het laden zijn ook verleden tijd door de montage van nieuwe componenten op een zelfdragend frame bovenop de tank-zadels. Deze optimalisatie verbetert ook de RSS-beveiliging evenals de algemene hoogte. LAG maximaliseert het gebruiksgemak en de after service dankzij het exclusieve gebruik van boutbare onderdelen. Al wordt het vaak vergeten, toch zijn ook de lossingscapaciteiten van cruciaal belang. Uit tests bleek dat de nieuwe brandstofoplegger ongezien positieve resultaten neerzet in dit criterium.



**De nieuwe koeloplegger  
S.KO COOL EXECUTIVE  
met Schmitz Cargobull  
transportkoelmachine**



## S.KO COOL EXECUTIVE

Al onze expertises gebundeld.  
Koelaggregaat, telematica,  
Full Service en servicenetwerk.  
Made by Schmitz Cargobull.



The Trailer Company.

+32 (9) 377 51 88  
info.belgium@cargobull.com

TRANSPORAMA • 25  
www.cargobull.com



Een economie die beter gaat en trucks die op vlak van kwaliteit en efficiëntie bijzonder goed scoren, maken dat Harrie Schippers met vertrouwen naar de toekomst kijkt. “We zien een groei van het segment van de zware vrachtwagens in Europa en we zitten op schema om ons doel van 20% marktaandeel te bereiken rond midden van dit jaar. Ook buiten Europa gaan we onze aanwezigheid verder uitbreiden, met de focus op veeleisende markten met hoge milieu-eisen op het vlak van uitstoot.”

DAF zit op schema om 20% binnen te halen.

## Harrie Schippers, CEO van DAF Trucks: 2015 was een goed jaar

**2**015 was een jaar van economische groei. Het economisch herstel in Europa zette door en de economische groei van 2% had een positief effect op de vraag naar vervoer en dus ook vrachtwagens. In 2014 werden in totaal ongeveer 226.000 vrachtwagens van meer dan 16 ton in Europa ingeschreven. Vorig jaar was dat aantal opgelopen tot 269.000, een fikse groei van 19%. “Klanten profiteren van de lage brandstofprijzen en de uitgesproken lage rente”, stelt dhr. Schippers. “Dat maakt het aantrekkelijk om te investeren in nieuwe Euro 6 vrachtwagens, die tot 5% zuiniger zijn, een hogere betrouwbaarheid hebben en een betere herverkoopwaarde opleveren. Alle klanten waarmee ik gesproken heb, zijn ondertussen bezig hun vloot om te schakelen of hebben al-



Harrie Schippers kijkt tevreden terug op 2015.

leen nog maar Euro 6 vrachtwagens. Dat biedt voordelen voor alle betrokken partijen en voor het milieu. Alle incentives die de sector kunnen aanmoedigen om zo snel mogelijk op Euro 6 over te schakelen, zullen een sterk positieve impact hebben op het milieu.”

## NIEUW RECORD GEZET

DAF wist te profiteren van de uitbreiding van de markt. In Eindhoven konden er 30% meer bestellingen opgenomen worden voor de CF en XF, vergeleken met 2014. Dat is meteen het hoogste aantal sinds 2007. Om aan de hoge vraag te kunnen voldoen, werd in amper vier maanden tijd de productie in Eindhoven met de helft opgedreven. "We hebben de productie nog nooit zo snel opgevoerd", vertelt Harrie Schippers. "Een prestatie waar we trots op zijn. In de laatste drie maanden van 2015 werden niet minder dan 11.500 vrachtwagens gebouwd in Eindhoven. Dat is een nieuw kwartaalrecord. In totaal hebben we 41.000 CF en XF's gebouwd en ongeveer 9.700 LF's.

## POSITIEVE TREND

Het Europese marktaandeel van DAF in de klasse van 16 ton en zwaarder, klom van 13,8% in 2014 naar 14,6% vorig jaar. Harrie Schippers: "Het goede nieuws is dat het marktaandeel in alle belangrijke Europese markten toenam. We zijn meer dan 1% gegroeid in het Verenigd Koninkrijk en de Tsjechische Republiek, 1% in Spanje en we haalden net geen percent in thuisland Nederland en Polen. Heel belangrijk is de vooruitgang die we boekten in Duitsland, waar ons marktaandeel groeide tot 10,8%. Duitsland is de grootste vrachtwagenmarkt in Europa en we moeten er verder kunnen groeien om ons doel van 20% marktaandeel bij de zware vrachtwagens in Europa te kunnen halen."

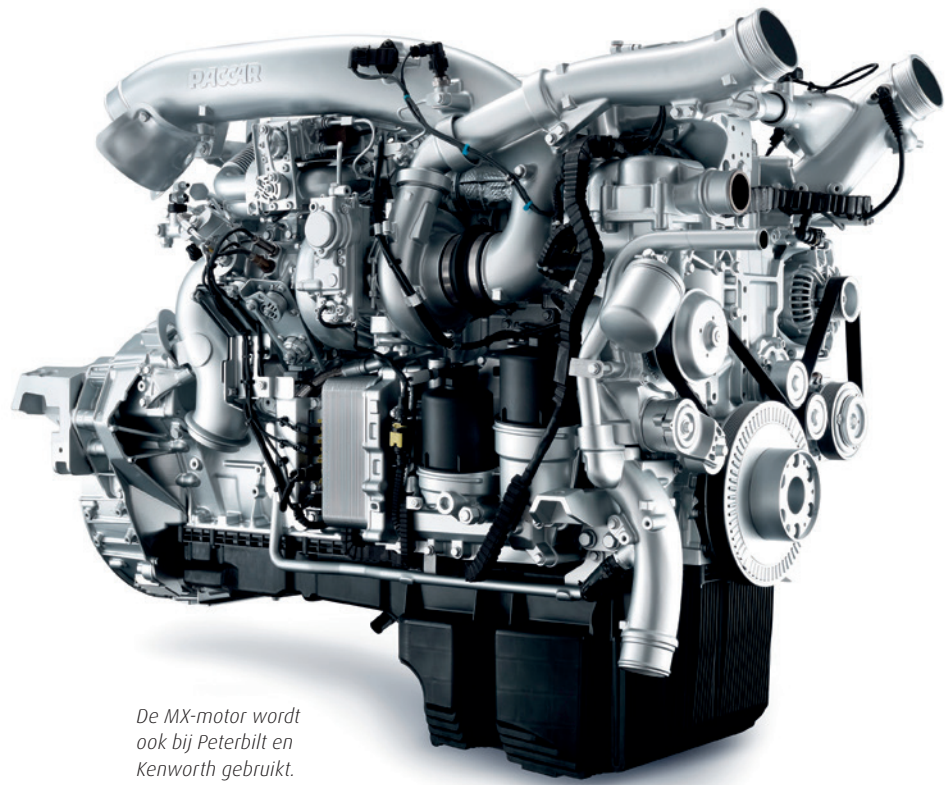
De groei van het marktaandeel, is nog volgens Schippers voor een groot deel terug te voeren op het succes van de CF en XF modellen. Die werden vorig jaar door tal van maatregelen 5% zuiniger. Om dat te bereiken, innoveerde DAF de motoren en voorzag de aandrijflijn van Predictive Cruise Control, Predictive Shifting en Eco Mode. DAF heeft ook Silent-versies in het gamma, trucks die voldoen aan de veeleisende Nederlandse PIEK-norm. Op die manier kunnen de wagens worden ingezet voor leveringen in de vroege ochtenduren of midden in de nacht, in geluidsgevoelige omgevingen. "Al die maatregelen helpen onze klanten om een zo hoog mogelijk rendement per kilometer te behalen", vult Harrie Schippers aan. "Om dit moment zijn onze trucks zuiniger dan ooit en leveren we de beste kwaliteit ooit!"

## FOCUS OP CO<sub>2</sub>

"Wat we in Brussel proberen aan te geven, bij de Europese beleidsmakers, is dat we als industrie geen behoefte hebben aan wetgeving die de onze CO<sub>2</sub>-uitstoot regelt. CO<sub>2</sub> is immers automatisch gelinkt aan brandstofverbruik en alle constructeurs doen hun uiterste best om het brandstofverbruik



*Ook op nieuwe markten wil DAF in het premiumsegment actief zijn.*



*De MX-motor wordt ook bij Peterbilt en Kenworth gebruikt.*

zo laag mogelijk te houden. We moeten dat als vrachtwagenbouwer wel doen, want onze klanten eisen dat van ons. Bovendien beginnen meer en meer politici, experts en ambtenaren in de Europese instellingen in te zien dat het bijzonder moeilijk is om alle vrachtwagens aan één enkele wetgeving te onderwerpen, ook al omdat vrachtwagens zo sterk van mekaar verschillen. Het Vecto programma, dat in 2018 zal worden ingevoerd, krijgt momenteel veel aandacht. Het is een goede manier om CO<sub>2</sub>-uitstoot op een directe, transparante en controleerbare manier met elkaar te vergelijken. Met Vecto zal het makkelijker worden te vergelijken, wat de constructeurs onder druk zal zetten om het brandstofverbruik verder te verminderen. Het valt dan ook te verwachten dat de industrie in de toekomst nog veel zal investeren om vrachtwagens nog zuiniger en milieuvriendelijker te maken. Anderzijds is het misschien goed ons eens af te vragen of er nog zoveel moeite moet worden gestoken in het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot

van trucks. Alle toekomstige technische ingrepen om een volgende grote stap te kunnen zetten, zullen de klant ongeveer 300€ kosten om 1 ton CO<sub>2</sub> te besparen. Ondertussen kan je op de vrije markt emissierechten kopen aan een tarief van slechts 6€ per ton CO<sub>2</sub>. Daar moet toch eens over worden nagedacht."

### STAP VOOR STAP GROEIEN BUITEN EUROPA

Vorig jaar maakte DAF zijn intrede in Maleisië en Colombia. Tegelijk opende Formosa, de Taiwanese partner van PACCAR, een nieuwe assemblage fabriek om de productiecapaciteit te verdubbelen. Met een marktaandeel van 17,8% is DAF trouwens het grootste Europese truck merk in Taiwan. In Brazilië gaat de fabriek in Ponta Grossa de productie binnenkort beginnen verhogen. "Ook al zit de Braziliaanse economie in een zware recessie en verminderen onze concurrenten hun productie, wij blijven werken aan nieuwe groei", zegt Harrie Schippers over deze opvallende beslissing. Hij

heeft het wel moeilijk met het inschatten van de verkoop op de Russische markt dit jaar. "De roebel staat heel zwak en dat maakt Europese vrachtwagens heel duur in Rusland."

Hoe zit het dan met de wereldwijde aanwezigheid van DAF? "We moeten realistisch blijven, we groeien stap voor stap en mikken op een duurzame, volgehouden groei. Je kan niet op alle denkbare markten komen opdagen en er van uit gaan dat je er dan ook direct succes gaat kennen. Voor DAF zijn interessante markten of goede markten diegene die een professioneel en hoogwaardig transportsysteem kennen en die werken met moderne emissienormen. We volgen de ontwikkelingen in China op de voet, net als in India. We weten net als iedereen dat er vandaag nog geen focus op kosten of TCO is bij transportondernemers in bijvoorbeeld Brazilië, Zuid Afrika, Nieuw Zeeland, Australië of Taiwan. Een vrachtwagen kost in China of India tussen de 30 en 40.000 euro. Dat is niet het premium segment waar we met DAF in willen werken. Maar nogmaals: we houden de vinger aan de pols om snel op veranderingen te kunnen reageren."

*Verwachting is dat de groei van de wereldeconomie dit jaar voorzichtig aantrekt.*



## VERWACHTINGEN VOOR 2016

Er wordt algemeen verwacht dat het herstel van de wereldeconomie in de loop van dit voorzichtig zal blijven doorgaan. De groei van de Europese economie wordt opnieuw op ongeveer 2% geschat. "Ondanks de onrust in het Midden Oosten, blijven olieprijsen op een laag niveau", zegt Schippers. "Dankzij het economische herstel, zullen de transport volumes meer dan waarschijnlijk op een meer dan redelijk peil blijven, met een lichte groei van de vrachtwagenmarkt als gevolg. In 2016 wordt de complete Europese zware vrachtwagenmarkt geschat op een 260.000 tot 290.000 eenheden. 2016 zo wel eens het beste jaar sinds 2008 kunnen worden", vertelt een enthousiaste Harrie Schippers. "En ja, de markt zit op een niveau dat ook op lange termijn leefbaar is: namelijk een vervangmarkt of daar net iets boven. Ik heb natuurlijk geen kristallen bol: het hangt allemaal af van de economische ontwikkelingen."

## AMBITIE IN DE TREKKERMARKT

"Welke eisen de economie ook stelt, het is onze ambitie om te groeien bij zowel de trekkers als de bakwagens", gaat Harrie Schippers verder. "Bij de trekkers hebben we een sterke positie uitgebouwd, maar in de laatste kwartalen van vorig jaar kenden we een nog sterkere groei bij de bakwagens. Ik zeg altijd: de eerste 2,5 meter van een trekker of een bakwagen zijn helemaal hetzelfde. En bovendien is dat het deel van het voertuig waar zich 80% van de waarde bevindt. In markten waar we marktleider zijn, is ons marktaandeel bakwagens doorgaans groter dan bij de trekkers. Veel nieuwe markten, zoals Polen, de Tsjechische Republiek en Hongarije, zijn echte trekkermarkten. Die trekkers worden ingezet voor internationaal vervoer, waar de concurrentie het sterkst is. Ik ben er erg trots op dat DAF daar het beste presteert. We hebben een groot aantal programma's lopen om de groei bij de bakwagens verder uit te bouwen en we maken daar goede vorderingen mee. Maar als we inderdaad een marktaandeel van 20% halen in Europa, halverwege dit jaar, zullen we nog altijd sterker

staan in de trekkers. Ons objectief is een aandeel van 16% in de zware klasse."

## MET VERTROUWEN NAAR DE TOEKOMST

DAF heeft een aantal investeringen lopen, waaronder uiteraard de bouw van een nieuwe lakstraat in Westerlo. Het gaat om een investering van 100 miljoen euro in de Kempense fabriek. "Daar komen nog de tientallen miljoenen bij die gaan investeren in Eindhoven, voor de productie van nieuwe versnellingsbakbandwiel, een nieuwe en grote pers voor staalplaten voor de cabines en een nieuwe productielijn voor motorblokken en cilinderkoppen. Dat is vooral goed nieuws omdat deze investeringen het vertrouwen in de toekomst onderlijnen van onze fabrieken in Eindhoven en Westerlo. De investeringen die we doen, hebben als bedoeling ons voor te bereiden op de toekomst. Ik heb alle vertrouwen in die toekomst, dankzij ons gamma efficiënte en veelzijdige trucks, die worden ontwikkeld, gebouwd en verkocht door





*Het Euro 6 gamma is bijzonder zuinig.*

8.000 toegewijde DAF-medewerkers en 1.000 dealers in Europa en andere continenten.”

### SYNERGIEËN BIJ PACCAR

Nog een laatste vraag: welke samenwerking of synergie verwacht u binnen PACCAR als het gaat om het delen van technologie tussen Kenworth, Peterbilt en DAF? “Dat is een heel goede vraag”, lacht Harrie Schippers. “Wil u graag een voorbeeld? Dat kan ik jammer genoeg niet geven. Maar denk vooral aan elektronica en hulpsystemen voor de chauffeur. Een gemeenschappelijke cabine voor de drie merken is lastig, omdat de wettelijke voorschriften in Europa en de Verenigde Staten sterk verschillend zijn. Op het vlak van de aandrijflijn kunnen we maar tot op zekere hoogte samenwerken. U weet al dat 40% van de Kenworths en Peterbilts in Noord Amerika rijden met PACCAR MX-motoren onder de kap. De MX werd door DAF in Eindhoven ontwikkeld. We hebben de MX11 motor net in de Verenigde staten gelanceerd en verwacht dat hij daar even veel succes zal kennen als in Europa.” ▲

GIANENRICO GRIFFINI,  
VOZITZER INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR



*DAF mikt zijn hoogstaande afwerking en robuuste techniek op veeleisende klanten.*



De XF, CF en LF zijn na hun vernieuwing helemaal up-to-date.

## PRESTON FEIGHT BENOEMD TOT PRESIDENT-DIRECTEUR DAF TRUCKS N.V.

**P**ACCAR Inc, moedermaatschappij van DAF Trucks N.V., heeft bekend gemaakt dat Preston Feight met ingang van 1 april 2016 is benoemd tot president-directeur van DAF Trucks N.V. Hij volgt daarmee Harrie Schippers op, die op het hoofdkantoor in Seattle is benoemd tot PACCAR senior vice president met de verantwoordelijkheid voor DAF Trucks en PACCAR Parts.

Preston Feight trad 18 jaar geleden bij PACCAR in dienst en is op dit moment PACCAR vice president en general manager van de Kenworth Truck Company. Daar heeft hij diverse functies met toenemende verantwoordelijkheid bekleed, waaronder die van directeur productontwikkeling en directeur Marketing & Sales. Preston Feight is afgestudeerd aan de Northern Arizona University (werktuigbouwkunde) en aan de University of Colorado (bedrijfsmanagement). In zijn nieuwe functie is hij ook verantwoordelijk voor Leyland Trucks in het Verenigd Koninkrijk.

Harrie Schippers kwam 30 jaar geleden bij de onderneming in dienst en is op dit moment PACCAR vice president en president-directeur van DAF Trucks. Hij bekleedde diverse financiële posities met toene-

mende verantwoordelijkheid en was directeur Financiën, voordat hij in 2010 benoemd werd tot president-directeur van DAF Trucks. Harrie Schippers studeerde Bedrijfseconomie aan de Universiteit van Tilburg en rondde in 2007 het 'Executive Program' af aan Stanford University.



# Meer blauw op straat... en op de snelweg?

De politiediensten in dit land staan onder grote druk. Er zijn de acties tegen de ongecontroleerde instroom van vluchtelingen, beveiliging tegen terrorisme, die extra werk bij de eerstelijns veiligheidsdiensten leggen. Maar ook de invulling van de basisfuncties van de politie wordt moeilijker en moeilijker. Wat ligt er aan de oorzaak van deze problemen? Transporama vroeg het aan Michel Goyvaerts, politieman en afgevaardigde van politievakbond NSPV.





**D**e politievakbonden zijn ontevreden over het beleid van de jongste jaren. De actiebereidheid is groot, want de klachten zijn terecht. De kaders van de politie worden onvoldoende ingevuld. De laatste grote hervorming van het politielandschap in België was de ombouw van de rijkswacht naar de geïntegreerde politie, met de lokale en federale politie. “De effectieven van deze politiediensten werden trouwens vastgelegd in de jaren tachtig van de vorige eeuw. Sindsdien is er in het kader van de toegenomen verkeersdrukte geen enkele aanpassing gebeurd”, legt Michel Goyvaerts uit. “De federale reserve, die de kern van de federale politiemacht in dit land vormt, komt momenteel niet minder dan 3.000 personeelsleden te kort. Dat tekort is structureel en komt voor uit de voortdurende besparingen die de opeenvolgende regeringen doorvoeren.”



*Pensioneringen zullen ook bij de politiediensten voor een vermindering van het effectief beschikbare personeel zorgen.*

## GELIJKE REGELS VOOR IEDEREEN

Een politiedienst is in principe de eerstelijns-verdediging van een democratie. Als de politiediensten niet naar behoren werken, krijg je niet alleen met meer criminaliteit te maken, ook verkeersveiligheid en concurrentievervalsing nemen toe. Als buitenlandse transporteurs een loopje nemen met de cabotage-regels of de rijen rusttijden in ons land, is het de taak van de politiediensten om deze concurrentievervalsing tegen te gaan. Een lage pakkans op onze wegen levert ook een slechte score qua verkeersveiligheid op. Risicogedrag en andere gevaarlijke toestanden nemen toe omdat er te weinig toezicht is. Een goedwerkende politiedienst is dus van levensbelang voor onze verkeersveiligheid, maar ook om eerlijke spelregels voor alle bedrijven te garanderen. Door het personeelstekort bij ondermeer de wegpollitie, komen de basisregels in gevaar.

## OORZAKEN VAN HET TEKORT

“Inderdaad, het tekort is vooral merkbaar bij de wegpollitie, die met een ernstig personeeltekort wordt geconfronteerd. Bij de wegpollitie gaat het om een vorm van gespecialiseerde politiezorg die door de federale politie wordt verstrekt. Zo heb je de wegpollitie, scheepvaartpolitie en spoorwegpolitie. Maar het is vooral de wegpollitie die deelt in de klappen. Bij de Antwerpse wegpollitie loopt het personeelstekort op tot 20 à 30% van de voorgeschreven effectieven. Dat tekort is jammer genoeg niet uitzonderlijk. Op de hele as van Antwerpen, over Brussel tot Charleroi is het tekort aan personeel acuut



*Voor het verwerken van camerabeelden, wordt burgerpersoneel met beperkte politiebevoegdheden opgeleid.*



*Op de Antwerpse ring is het tekort aan basispolitiezorg dagelijks te merken.*



*De effectieven van de politie zijn sinds de jaren tachtig niet meer aangepast en zelfs dat kader is niet helemaal ingevuld.*

aan het worden. Het aantal voorgeschreven politieinspecteurs per verkeerspost is niet meer in verhouding met de huidige verkeersdruk. Bovendien worden meer en meer wegpolitie-mannen (en -vrouwen) ouder dan 50 jaar. Op dat moment mogen ze vragen om vrijgesteld te worden van nachtdiensten. Dat betekent trouwens ook dat we rekening moeten beginnen houden met een snel groeiende golf van pensioeringen.”

Naast de structurele onderbemanning van de verkeersposten, is er het takenpakket van de wegpolitie dat alleen maar schijnt toe te nemen: wielkerkers moeten door de wegpolitie begeleid worden. De Europese politici, die in Brussel naar een overleg of Europese top moeten, worden door de wegpolitie geëscorteerd. Steeds meer uitzonderlijk vervoer moet door een wegpolitie patrouille voorafgegaan worden... de gevolgen zijn dan ook niet min, volgens Michel Goyvaerts: “Zo ben heel recent op een verkeerspost geweest, waarvan de alleen de overste op post was. Al zijn personeel was of aan de slag, of had recht op recuperatie.”

En er is nog een factor die een belangrijke rol speelt: de rayon waarin een verkeerspost actief is. Ook die is sinds de jaren tachtig niet meer aangepast. Dat is niet meer in overstemming met de huidige situatie, die een groei kent van



*Michel Goyvaerts van het NSVP trekt aan de alarmbel.*



*De algemene reserve van de federale politie komt 3.000 manschappen te kort.*

het verkeersvolume van ongeveer 2 tot 4% per jaar. Zo moeten Antwerpen en Brecht een gebied bedienen dat ruwweg loopt van de Kennedytunnel tot aan de Nederlandse grens en van Zandvliet tot aan de Beverentunnel op linkeroever. “Met de huidige verkeersdrukke is het dan uitgesloten dat je op een redelijke korte tijd bij een noodgeval kan komen opdagen. We krijgen hulp van de FAST-teams, die snel ter plaatse komen bij een ongeval en de nodige signalisatie opzetten. Ik heb nog geweten dat het mogelijk was om vanuit de rijkswachtkazerne aan de A12 in Wilrijk met snelle voertuigen de hele rayon te bestrijken, maar met de huidige files is dat niet alleen onmogelijk, het is zelf gevaarlijk.”

### BIJKOMENDE OORZAKEN

Die verkeersdrukke levert alvast op de Antwerpse ring minimaal twee ongevallen per dag op: eentje in de ochtendspits en een in de avondspits. Als daar doden of gewonden bij vallen, is een ploeg van de wegpolitie daar haar hele

diensttijd mee bezig. “Dat betekent dat bijvoorbeeld voor Antwerpen, die ploeg van Brecht dan een deel van de taken moet overnemen. Dat lukt natuurlijk maar gedeeltelijk, omdat die mensen ook hun eigen takenpakket hebben.” Maar ook andere, minder bekende factoren doen het werk van de wegpolitie toenemen, legt Michel Goyvaerts uit: “Tegenwoordig hebben alle tankstations een winkel of zelfs een complete supermarkt. Die vallen ook onder de verantwoordelijkheid van de wegpolitie. Als daar iets gebeurt, gaande van een winkeldiefstal tot een overval, moet de wegpolitie optreden.”

Een ander negatief effect heeft te maken met de Salduz-wetgeving, die verplicht dat een advocaat aanwezig moet zijn bij de ondervraging van een verdachte. “Dat speelt vooral een rol bij verdachten die ‘s nachts worden tegengehouden en meegenomen. Als het parket aan de politieploeg opdracht geeft de verdachte te ondervragen, moet een advocaat gecontacteerd worden.

Dat kan lange wachttijden opleveren, zodat de ploeg ondertussen niet verder kan met andere opdrachten. Momenteel wordt dat gedeeltelijk opgelost door andere teams op te trommelen”, verklaart Michel Goyvaerts. Het is natuurlijk niet evident een advocaat op te trommelen midden in de nacht of in het weekend.

Al die factoren maken dat de kernactiviteit van de wegpolitie, niet of nauwelijks nog kan worden ingevuld. “De wegpolitie komt nauwelijks nog aan haar basispolitiezorg toe”, vertelt dhr. Goyvaerts. “Typisch voorbeeld: het inhaalverbod bij regenweer. Buitenlanders vegen daar massaal hun voeten aan, maar ook Belgische chauffeurs weten drommels goed dat de pakkans heel erg laag is.”

### HOE OPlossen

Omdat een democratisch land nu eenmaal moet rekenen op de overheid om een aantal basistaken in te vullen, zoals veiligheid en bescherming





*Ploegen van de wegpollitie steken hun tijd vooral in het afhandelen van ongevallen, zodat er nauwelijks nog tijd overblijft voor hun kerntaken.*

van de inwoners, is het zonder meer noodzakelijk dat hier een oplossing voor wordt gevonden. Er is eigenlijk geen andere oplossing dan het massaal aanwerven van nieuwe inspecteurs, stelt Michel Goyvaerts: “De opleiding tot politie-inspecteur duurt een jaar en wordt betaald. Kandidaten voor de wegpollitie krijgen een bijkomende opleiding, ondermeer voor tachograaf en iedere wegpollitie inspecteur moet met een motorfiets kunnen rijden. Het opvangen van het tekort door in te zetten op camera’s, is naar mijn mening geen oplossing. Momenteel krijgt burgerpersoneel een opleiding om de beelden te leren interpreteren. Het gaat dan om zogenaamde burgers met beperkte bevoegdheid van agent van de gerechtelijke politie.

Als er niet wordt aangeworven, zal het tekort verder oplopen. Verder is er vanuit de politiediensten vraag naar een nieuwe organieke tabel, waarin de invulling van de diensten wordt aangepast aan de huidige omstandigheden. Een aantal taken worden tegenwoordig ingevuld door burgers en er wordt geprobeerd door de pensioenleeftijd verder op te trekken, inspecteurs langer in dienst te houden. Maar het komt er op neer dat de federale regering het personeel beperkt, de taken alsmaar uitbreidt en de Salduz-wetgeving oplegt. Dat is een situatie die niet langer houdbaar is. De regering moet met deugdelijke oplossingen komen”, besluit Michel Goyvaerts. ▲

JAN VOET



*De nieuwe Salduz-wetgeving vraagt veel tijd van ploegen op het terrein.*

# HOE DE BRANDSTOFEFFICIËNTIE OPVOLGEN?



Een vermindering van het brandstofverbruik met slechts enkele procenten kan een enorm verschil maken voor uw eindrekening. Maar eerst moet u bepalen op welke vlakken de brandstofefficiëntie verbeterd kan worden. Dynafleet Fuel & Environment verzamelt constant gegevens van de vrachtwagen. De prestaties van het voertuig en de chauffeur kunnen getraceerd en geanalyseerd worden, via het webportaal of de app. De toepassing geeft de chauffeurs zelfs relevante tips, in real-time, via het boordscherm. Lees meer over [DYNAFLEET](#) en de manier waarop iedere druppel telt op [Volvotrucks.be](#)

tot  
5%

## IEDERE DRUPPEL TELT

Volvo Trucks. Driving Progress



# Kilometerheffing: hoe reageren de verladers?

Dat de kilometerheffing op 1 april dit jaar wordt ingevoerd, is een uitgemaakte zaak. Ook al wordt er vanuit verschillende hoeken stevig weerwerk geboden, er zijn op het moment dat deze regels geschreven worden, geen aanwijzingen dat de heffing er niet zal komen.



Vraag is alleen hoe de verladers gaan reageren op de invoering van de “slimme kilometerheffing”, zoals ze bij de lanceering door bevoegd Vlaams minister Ben Weyts (NVA) werd genoemd. Wat we tot op heden zien en weten, is dat een heel deel van de verladers er van uit gaan dat de transportsector de kilometerheffing maar moet betalen. Dat is natuurlijk onmogelijk. Als het langs de kant van de verlader bekijkt, is het misschien niet zo vreemd dat bedrijven die beroep doen op de diensten van een transporteur, menen dat de prijs laag moet blijven. Sinds de afschaffing van de Europese binnengrenzen, zijn ze immers gewend om zeer lage prijzen te betalen voor hun transport over de weg. Ongeremde concurrentie van goedkope landen uit de Europese Unie ligt daar aan de oorzaak, samen met het feit dat teveel Belgische transportondernemers onder druk werden gezet door die concurrentie om aan prijsconcurrentie te doen. Die lage tarieven spelen de sector al jaren parten, gecombineerd met het chauffeurstekort maakt het dat de transportondernemingen moeite hebben om leefbare winstmarges te boeken.

### PETER HIMPE

De CEO van Volvo Trucks België, Peter Himpe, klaagt de lage winstmarges van de transportsector al langer aan. Toen ze bij Volvo Trucks vanuit verschillende bronnen hoorden dat de verladers weigeren om de kosten van de kilometerheffing op te nemen in de factuur van hun transportonderneming, trok Peter Himpe aan de alarmbel in een persbericht. In dat persbericht uitte dhr. Himpe zijn bezorgdheid: Volvo Trucks Belgium is bezorgd over de signalen uit de markt waaruit blijkt dat sommige verladers weigeren dat transporteurs de kilometerheffing zouden doorrekenen. Hun financiële toestand laat echter niet toe om die meerkost te absorberen. Peter Himpe, Vice President Volvo Group Trucks Belux vreest voor een domino-effect dat veel verder reikt dan de transportsector alleen. “In de markt horen we dat sommige opdrachtgevers weigeren dat hun transporteurs de kilometerheffing doorrekenen. Zij moeten die kostprijsverhoging zelf dragen en ze wegwerken via verdere interne optimalisaties, stellen ze. Met de uiterst geringe winstmarges kunnen de vervoerders die aanzienlijke meer-

kost echter hoegenaamd niet absorberen”, aldus Himpe.

“Erger nog, zelfs wanneer de vervoerders kunnen doorrekenen, zal de kilometerheffing een averechts effect hebben op hun financiële toestand, onder andere omdat hun cashflowpositie fors aangetast wordt. We vrezen dan ook faillissementen, wat een domino-effect in gang zal zetten, niet alleen voor de toeleveranciers van de vervoerders, maar ook voor de Belgische economie in haar geheel”, zegt Himpe.

Met de gemiddelde rentabiliteit van de Belgische vervoerders is het heel slecht gesteld. Zelfs tijdens de goede jaren voor de crisis, steeg ze nooit boven de 2,5%. In 2009 daalde ze zelfs tot bijna nul procent en sindsdien bleef ze bedroevend laag. Over de afgelopen 10 jaar bedroeg de gemiddelde rentabiliteit van de Belgische transporteurs amper 1,48%, zo blijkt uit cijfers van een studie in opdracht van FEBIAC.

“Dat heeft natuurlijk zijn weerslag op de gemiddelde rentabiliteit van hun truckdealers. Over alle merken heen was die nog geen

*In Brussel wordt het hele wegennet heffingplichtig.*



0,4%. Dit betekent dat indien transportbedrijven failliet gaan ten gevolge van de kilometerheffing, de vrachtwagensector in België mee zal bloeden”, waarschuwt Peter Himpe.

### CASHFLOW EN BETALINGSTERMIJNEN

Ook andere indicatoren wijzen op de zeer grote kwetsbaarheid van de Belgische vervoerders. Hun cashflowpositie is erbarmelijk en de klanten betalen steeds later hun facturen. In 2015 gebeurde dat gemiddeld pas na 56 dagen. Steeds meer vervoerondernemingen kennen dan ook liquiditeitsproblemen. Voor één op de vijf ondernemingen zijn die problemen acuut. Door de kilometerheffing zal de cashflowpositie verder aangetast worden, niet alleen wegens de borgsom voor de OBU (135 euro) en de borgsom die bij een tolheffingsbedrijf moet neergeteld worden (1.600 euro voor twee maanden), maar ook omdat de heffing onmiddellijk moet betaald worden, terwijl de klanten steeds later betalen. “Dat betekent dat zelfs wanneer een transporteur de kilometerheffing volledig kan doorrekenen, zijn bedrijf belangrijke cashflowproblemen zal kennen. En als hij maar deels kan doorrekenen, zullen de gevolgen niet te overzien zijn”, zegt Peter Himpe. Volgens hem kan het dan ook niet anders dat de verladers en opdrachtgevers de verhoging van de transportprijs accepteren en zelf doorrekenen aan de consumenten.

### 15% IS IN GEVAAR

En als het om cash flow en vooral betalingstermijnen gaat, luidde ook transportvereniging TLV de alarmklok. TLV bestelde een studie bij bedrijfsinformatiespecialist Graydon. De studie werd gebaseerd op een gerichte enquête bij transporteurs. Het beeld dat daar uit komt, sluit niet naadloos aan op wat bij Volvo Trucks werd geschetst. Het blijkt dat de situatie nog erger is. Zo stelde Graydon vast dat

de wegvervoerders hun leveranciers binnen een aanvaardbare termijn betalen. 65% van de transporteurs betalen hun facturen binnen de 30 dagen. Betaald worden is een heel ander paar mouwen als wegvervoerder. Zo blijkt dat een schamele 10 % van de klanten op de normale betalingstermijn van 30 dagen zijn facturen betaald. De transportbedrijven leveren aan de verladers op die manier niet alleen vervoer van goederen als dienst, ze geven ook nog eens een fiks leverancierskrediet. Voeg bij die lange betaaltermijnen de tariefverhoging door de kilometerheffing en 1 op 6 transportondernemingen is ten dode opgeschreven. Lode Verkinderen, Secretaris Generaal van TLV,

is net als Peter Himpe heel bezorgd over de eerste reacties van de verladers: “Amper 55% van de vervoerders verwacht dat het overgrote deel van de trajecten met lading zal kunnen doorgerekend worden aan de klant. Deze totaal onaanvaardbare houding van de opdrachtgevers kan niet anders dan tot een toevloed van faillissementen leiden.”

### BIJKOMENDE EFFECTEN

Uit de studie van Graydon blijkt ook dat er nog problemen opduiken door de kilometerheffing. Bedrijven willen de kilometerheffing doorrekenen, maar zijn bang om klanten te verliezen



File op de Brusselse ring. Deze loopt over zowel Vlaams, Brussels als Waals grondgebied. De OBU's gaan werk hebben...



In Vlaanderen vallen alleen wegen waarvoor je ook een eurovignet moest hebben, onder de kilometerheffing.



De levering van de OBU's en hun werking heeft al heel wat voeten in de aarde gehad.





*In het begin werd de kilometerheffing voorgesteld als een middel om onnodige en lege ritten van vrachtwagens terug te dringen.*



*De Antwerpse ring. De wegen naar en van de haven zijn vrij van kilometerheffing.*

door de hogere kost, legt Lode Verkinderen uit: "66% van de vervoerders vreest voor een verzwakking van hun concurrentiepositie ten aanzien van hun buitenlandse concurrenten." Dat betekent dat de kilometerheffing nog eens boven op de loonhandicap komt, die trouwens niet alleen de transportsector in dit land parten speelt. Meer dan driekwart van de onderzochte bedrijven, 77%, verwacht zich aan toenemende liquiditeitsproblemen, door de hogere kost en de late betalingen van klanten. Wat dat betreft, had Eric Van den Broele, Senior Manager R&D van Graydon, een duidelijke

opmerking. Hij stelt dat : "transportbedrijven het aan zichzelf verplicht (zijn) om hun facturatiemethodes en debiteurenbeheer per direct bij te sturen. Het is de enige manier om de betalingstermijn van hun klanten en hun eigen prefinancieringstermijn in te korten. Het is bovendien aan te bevelen om de financiële gezondheid van hun klantenbestand beter op te volgen."

### **NIET ZONDER SLAG OF STOOT**

Dat de invoering van de kilometerheffing geen enkel technisch probleem zou kennen, is vrij-

wel uitgesloten. De invoering van de Maut in Duitsland was op een gegeven moment voer voor cartoons... de vraag is wij het hier zoveel beter gaan doen. Naast de onmiddellijke effecten van deze bijkomende belasting, is er een vraag die nog te weinig gesteld wordt: is het de taak van de transportsector om deze bijkomende belasting te gaan innen bij de verlader? Zou een systeem waarbij de verlader zelf belasting betaald op zijn vervoer van goederen over de weg, niet eenvoudiger en eerlijker zijn? ▲

JAN VOET



*Een mobiel registratiepunt van Satellic.*

## TLN BIEDT WEERWERK

Voor de Nederlandse transporteurs is België een belangrijk transitland. De invoering van de kilometerheffing zou de Nederlanders een vlotte 60 miljoen euro per jaar gaan kosten, iets waarmee Transport en Logistiek Nederland allesbehalve blij is. Ook de Spaanse transporteursvereniging heeft aangekondigd stappen te zullen ondernemen, maar de meest concrete acties zien we tot hertoe vanuit Nederland. Zo lanceert TLN een “meldpunt Belgische kilometerheffing”. De leden van TLN worden opgeroepen om alle problemen met de aanvraag van de OBU en registratie zo snel mogelijk te melden via mail of telefoon. Ook wordt er nadrukkelijk geïnformeerd of er problemen zijn met dienstverleners zoals DKV, Shell, UTA of andere toldienstverleners. TLV waarschuwt haar leden ook dat er een aantal dienstverleners zijn met OBU's die nog niet geaccrediteerd zijn om met de systemen van Satellic samen te werken.

Het punt waar TLN het vooral moeilijk mee heeft, is de strikte deadline van de invoering: “Bij de invoering van de Duitse maut in 2005 hebben de overheidsorganisaties immers wél begrip getoond voor het feit dat de sector zich door identieke oorzaken simpelweg niet goed had kunnen voorbereiden en gaf uiteindelijk aan dat de invoering pas zou geschieden als van overheidszijde alles 'op orde' was om de kilometerheffing vlekkeloos te kunnen introduceren. Viapass heeft zélf aangegeven dat het systeem dusdanig complex is dat perfectie bij de invoering niet haalbaar is. We hebben Viapass in onze tegenreactie vandaag juist daarom gevraagd om coulance te betrachten in de handhaving tijdens de eerste periode na invoering. Geeft Viapass hier geen gehoor aan, overweegt TLN een juridische procedure te starten”, stelt TLN op haar website. Viapass gaat er van uit dat de kinderziektes tegen 1 april uit het systeem zullen zijn.

*Verwacht wordt dat het vervoer over de weg tegen 2050 verdrievoudigd. Met deze kilometerheffing verzekert de overheid zich van een stabiel groeiend inkomen.*





*Je kan ook aan de grens aan een automaat betalen, zoals bij de Duitse Maut.*



## UPTR TWIJFELT AAN DE WETTELIJKHEID VAN KILOMETERHEFFING

Transporteursbond UPTR stelt zich ernstige vragen bij het monopolie dat Viapass en Satellic hebben rond de kilometerheffing. Ook het feit dat de OBU niet interoperabel is met andere systemen, is een punt dat de these van een de facto monopolie verder ondersteunt. Op dit moment ziet het er naar uit dat vooral Belgische transporteurs aan OBU's kunnen geraken, wat betekent dat buitenlandse firma's nog grotere leveringsproblemen kennen. De werking van de OBU's blijft een probleem: als een chauffeur vergeet zijn OBU te activeren, is er geen melding bij de transporteur en kan de boete snel oplopen tot een indrukwekkende som.

UPTR is te rade gegaan bij fiscalist en hoogleraar Michel Maus, die tot een aantal vernietigende vaststellingen kwam: de kilometerheffing is alleen geldig voor vrachtwagens, een aantal voertuigen worden vrijgesteld. Personenwagens ook. Dat is in strijd met het gelijkheidsbeginsel, waaraan belastingen moeten voldoen.

De controle op de kilometerheffing is onwettig, en wel om twee redenen: het traceren van de voertuigen wordt uitgevoerd door Satellic. Satellic krijgt hierdoor de opdracht een fiscaal onderzoek uit te voeren, wat op zich verboden is. Ook het feit dat de gebruikers een contract hebben ondertekend, doet daar geen afbreuk aan. Het contract wordt trouwens "dwingend opgelegd", wat betekent dat als je er niet aan voldoet, je je aan sancties mag verwachten. Ander punt is de inbreuk op de persoonlijke levenssfeer, de privacy. Het volgen van voertuigen door middel van een satelliet is verboden. Dat is enkel mogelijk binnen het kader van de wet bijzonder opsporingsmethoden. Die wet schrijft voor dat er een vorm van noodzaak moet zijn voor de overheid, om een bepaald persoon af te luisteren of te volgen. Mr. Maus gaat er van uit dat de gegevens over de verplaatsingen van de vrachtwagens ook middels andere manieren kunnen verzameld worden. Volgen met GPS is in principe niet nodig en een inbreuk op het privéleven.

Een derde reden is het feit dat afgelegde kilometers moeten worden gemeten met een geijkt toestel, als de overheid ze tegenstelbaar wil kunnen maken. In het Belgisch staatsblad zijn tot op heden nog geen besluiten hieromtrent gepubliceerd. Tenslotte mag Satellic de satellietgegevens over voertuigen op de openbare weg alleen maar verzamelen, als het een erkenning heeft als bewakingsbedrijf.

Het feit dat Satellic persoonsgegevens verwerkt voor rekening van Viapass, vormt ook een schending van de privacy-wetgeving.

Tenslotte is de kilometerheffing niet in overstemming met de Vlaamse codes fiscaliteit, hier gaat het om een technisch-administratieve kwestie. Juridisch gesproken zijn deze problemen niet onoverkomelijk, op de monopoliepositie na.

Argentina

BNA

TOTAL

SpeedAgro

francely  
sport 2346

KÄRCHER

TOYOTA



G. De Rooy

D. Rodewald

# Gerard De Rooy wint Dakar 2016!



**M**et uitstekende resultaten in deze editie, weten Gerard De Rooy en zijn team weer bovenaan de top tien van de zwaarste rally ter wereld te finishen. Reden genoeg voor International Truck of the Year voorzitter Gianenrico Griffini, om langs te gaan bij de Nederlandse transporteur en een stevige babbel te houden. Een interview.

In deze editie van de Dakar scoren jullie weer indrukwekkende resultaten: 4 vrachtwagens in de top tien, waarvan niet minder dan drie in de top vijf. Verder was er het grote tijdsverschil tussen jou en Ayrat Mardeev. Bovendien haalden jullie als team in iedere etappe gestaag goede plaatsen. Wat ligt er aan de oorzaak van dit succes?

“We hebben het team vormgegeven rond de drie racepiloten in de Powerstars. Die zijn alle drie stuk voor stuk in staat de Dakar te winnen. Verder hadden we heel goede chauffeurs in onze snelle assistentietrucks (Trakkers) en hebben we binnen ons team van monteurs de rollen en verantwoordelijkheden opnieuw verdeeld. Deze nieuwe organisatie hebben we voor het eerst toegepast tijdens onze eigen test in Marokko. Tijdens de Oylibia Rallye hebben alles verder moeten verfijnen, om helemaal klaar te staan tijdens de recente Dakar.”

#### **Kan je je Dakar in detail beschrijven?**

“Er zijn natuurlijk de bijzonder zware etappes, die van iedereen in het team alles eisen. Voor mij is deze Dakar een rally waar ik voor 100% heb kunnen concentreren op mijn taak als piloot. Zo kon ik mijn focus houden op de reden van onze deelname: alles doen wat maar mogelijk is om de Dakar te winnen. De nieuwe set-up van het team liet behalve mij ook de rest van het team toe om dag na dag de problemen op te lossen, zodat we in de race bleven en tegelijk competitief waren. De rest is eigenlijk, zeg maar, onderhoud en herstellingen van de race trucks, logistiek, catering,... noem maar op. Dat was niet langer mijn zorg, maar werd door het team management opgelost. Dat gaf aan de piloten de gemoedsrust die toeliet zich op de wedstrijd te concentreren en gaf een fijne en ontspannen sfeer in het team.”

#### **Wat waren voor jullie de moeilijkste etappes en de belangrijkste keerpunten in de wedstrijd?**

In de achtste rit stonden jullie bovenaan de algemene rangschikking, terwijl jullie in de tiende rit een voorsprong ten opzichte van de Kamaz wisten uit te bouwen van meer dan een uur en tien minuten. Die grote kloof met de Russische piloten kwam voor iedereen als een verrassing.

“Na de rustdag wist ik dat Kamaz alles uit de kast zou halen. Nikolaev was echt heel snel op de special Salta -Belen. Je kon dat zijn aan de sporen die zijn banden hadden gemaakt. Er zat voor ons dus niets anders op dan meteen in de aanval te gaan, vanaf het begin van de special. En uiteindelijk won ik nog 2,5 minuten. Ik denk eerlijk gezegd dat we Kamaz daar een psychologische opdonder hebben gegeven. In de twee dagen die daarop volgden, namen ze veel te veel risico's.”



In het terrein staat de Ranger goed zijn mannetje.

De motor van de Iveco was een toonbeeld van betrouwbaarheid, ook onder deze zware omstandigheden.



De Powerstar op het onverhard.

De rol van de Belgische co piloot Jurgen Damen was heel belangrijk.



En wij hadden tijdens de Belen - Belen special helemaal geen problemen. Dat verklaart de grote kloof in het klassement."

**Op je website stelde je dat niks in de Dakar zeker is, tot je over de eindmeet komt. Maar wanneer werd je tweede overwinning echt tastbaar? Wanneer voelde je dat je kon winnen?**

"Eerlijk? Tijdens de allerlaatste dag van de wedstrijd, ik heb het dan over vrijdag. De Dakar rally is zo onvoorspelbaar, dat er van alles kan en zal gebeuren en fouten schuilen vaak in een klein hoekje. Gedurende de special op vrijdag, voelde ik dat ik de tegenstanders onder controle had en werd de overwinning een realiteit.

Ik zou deze overwinning trouwens willen opdragen aan mijn vroegere co-piloot Jurgen Damen, die vorig jaar overleed in een ongeval", vertelt een ontroerende Gerard De Rooy.

In een vorig interview vertelde je ons dat je jezelf ziet als een ontspannen chauffeur, die altijd een strategisch overzicht over de wedstrijd weet te behouden. Heb je je rijstijl dit jaar veranderd? Of ben je net als vroeger de zienswijze aan blijven kleven, dat je om te kunnen als eerste finishen, je eerst moet kunnen finishen?

"Dit jaar had ik een fantastisch goede en heel professionele navigator: ik had compleet vertrouwen in Moi en dat gaf me de gemoeds-

rust die toeliet me helemaal op het rijden te focussen. Ik heb gemerkt dat ik sneller rij als ik rustiger of relaxter ben."

**Meestal blink je uit op het zand en in de duinen, maar dit jaar werd je ook geconfronteerd met zeer gladde omstandigheden. Hoe ging je daar mee om?**

"De eerste week kwamen we echt heel rare weersomstandigheden tegen. Ik ben niet gek op natte wegen. Dus hield ik me in op de natte wegen en pistes. Dat betekende dat we uiteindelijk iedere dag een slechts paar minuten verspeelden. We namen echter geen risico's. Andere teams wierpen zich echt op deze trajecten en namen grote risico's, maar ze wisten maar een paar minuten te winnen."

**Kan je ons een beeld geven van de sterke punten van de Iveco Powerstar, de technische kenmerken en de kwaliteiten?**

"Het meest onder de indruk zijn we van de motor. Sinds we met Iveco's racen, hebben we nog nooit een probleem gehad met de motor. De kracht en het koppel, maken er in mijn ogen de beste motor van het hele peloton van. Petronas heeft de smeermiddelen geleverd die de bijdroegen aan de briljante prestaties van de motoren. Verder zijn er nog de respons van de motor, die maakt dat deze truck heel prettig rijdt, het comfort aan boord is goed, hoewel dat heel relatief is in een racetruck. De zithouding en de plaatsing van het stuurwiel, samen de



Ploegen door het woestijnzand.

heel goede schokbrekers van Goodyear maken van deze Powerstar een onklopbare rallytruck."

**Wat werd er veranderd aan de truck, vergeleken met de wagen waar jullie vorig jaar mee reden?**

"Eerlijk gezegd hebben we niks veranderd. Zoals ik al zei, ben ik heel tevreden met de aandrijflijn. Daar moeten we niks meer aan veranderen. Tijdens onze testritten, hebben we ons gefocust op de set-up van de schokbrekers ten opzichte van het terrein: zand tegenover duinen... enz...

Verder levert onze samenwerking met Goodyear een betere kennis voor team op van het gedrag van de banden onder de meest uiteenlopende omstandigheden." ▲

GIANENRICO GRIFFINI,  
VOORZITTER VAN DE JURY VAN INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR



Het dolgelukkige team van De Rooy.





De Powerstar wist de Russische tegenstanders af te schudden.



Deze trofee kan niet door zomaar iedereen op de schouw worden gezet.

## IN DE VOLGENDE TRANSPORAMA

- ▶ Daimler Connectivity
- ▶ Kraker Trailers
- ▶ Scania platooning
- ▶ Volvo platooning
- ▶ Dossier: Trekkers



## AGENDA

- ▶ *Bauma, München*  
11 tot 17 april
- ▶ *Transports Publics*  
Parijs, 14 tot 16 juni
- ▶ *IAA, Hannover*  
22 tot 29 september

*De redactie is niet verantwoordelijk voor veranderingen van data of eventuele annuleringen.*



## ABONNEMENTEN

*Bericht aan de abonnees: Het Transporama-magazine verschijnt voortaan om de twee maanden.*

Je kan kiezen voor een jaarabonnement (7 edities) op TRANSPORAMA "Truck & Bus Magazine" aan 45 euro voor België en Nederland (met ingang vanaf het eerstvolgende nummer) of een abonnement voor twee jaar op TRANSPORAMA "Truck & Bus Magazine" tegen de voordeelprijs van 80 euro (met ingang vanaf het volgende nummer).

Ga voor inschrijving en meer inlichtingen naar onze website [www.transporama.be](http://www.transporama.be) of contacteer ons op het nummer 09 321 99 83 !

## KLEINE AANKONDINGEN



Voor kleine aankondigingen in onze krant TransAktueel, gelieve onze website [www.transporama.be](http://www.transporama.be) te raadplegen of contacteer ons op het nummer: 09 321 99 83.

*(Minimum 4 lijnen kost 27,50 euro. Per bijkomende lijn: 3 euro. Een kader rond uw advertentie kost 7,50 euro; een foto of logo kost 15 euro. Alle prijzen zijn inclusief BTW. Betaling gebeurt met bijgevoegde cheque of onmiddellijk na ontvangst factuur. In geen geval wordt korting of commissie verleend. Er wordt geen drukproef voorafgaandelijk aan de publicatie toegestuurd.) - zie voorbeeld hiernaast →*

## TE HUUR



**VERHUUR VAN  
KOEL-VRIESTRILERS  
in diverse uitvoeringen**

**vrijblijvend inlichtingen:**

**VAN DIJCK MERKSPLAS NV**  
Kerkstraat 16-B 2330 Merksplas  
T. 014/63.46.41-F.014/63.50.64  
e-mail : [vandijck@vedecar.be](mailto:vandijck@vedecar.be)

---

# Onze firma is al jaren op de goede weg.

Wij laten onze gebruikte smeerolie ophalen door een geregistreerd inzamelaar.

---



SQUARE

Gebruikte smeerolie is een gevaarlijke afvalstof. Daarom gelden er strenge regels voor de opslag, het transport en de verwerking ervan. Alleen als de smeerolie van uw vracht- en bestelwagens wordt opgehaald volgens de procedure die OVAM, LB of OWD voorschrijft, kan ze op een milieuvriendelijke manier worden verwerkt. Reken dus op een geregistreerd inzamelaar om uw olie op te halen. Dan bent u zeker dat bij u in het transportbedrijf alles gesmeerd loopt.

TIP: kleine hoeveelheden gebruikte smeerolie kunnen recht geven op een forfaitaire vergoeding.  
Ontdek alle details op [www.valorlub.be](http://www.valorlub.be)

**VALORLUB**  
EERST SMEREN, DAN RECYCLEREN

[valorlub.be](http://valorlub.be)

# EXQUI.CITY

Het Exqui.City-gamma combineert de flexibiliteit van een bus met de efficiëntie van een tram. Het bijzondere design en de speciale binneninrichting geven het nodige cachet. Van Hool heeft een visie omtrent modern hoogwaardig openbaar vervoer in de stad, en Exqui.City is hier de exponent van.



**VAN HOOOL**

welkom in de wereld van Van Hool  
elegantie en efficiëntie in transport