TRANSPORAMA

€ 4,99 - **NR 386/387** - APRIL/MEI 2018 - VERSCHIJNT TWEEMAANDELIJKS

1000 PUNTEN TEST

TRUCK | VAN | TRAILER | BUS | COACH

P509474 - Afgiftekantoor: Leuven Masspost

INTERNATIONAL 2018 IVECO Daily Blue Power VAN OF THE YEAR

DAILY BLUE POWER

ONBEPERKTE LEVERING KAMPIOEN IN DUURZAAMHEID

DAILY ELECTRIC
Emissievrij voertuig, actieradius tot 200 km en snelle oplaadmodus van 2 uur

DAILY HI-MATIC NATURAL POWER
De eerste 8-traps automatische versnellingsbak met een CNG-motor van 3 liter

DAILY EURO 6 RDE 2020 READY
Klaar voor de RDE-regelgeving van 2020 inzake emissies onder reële rijomstandigheden, met een brandstofbesparing van 7%

De jury was vooral onder de indruk van de technische innovatie van het nieuwe IVECO-assortiment en de "presentatie van de nieuwe Real Driving Emission-dieselmotor nu - drie jaar vóór de inwerkingtreding van de verplichte RDE-regels van de EU voor bestelwagens - waarmee zij de concurrenten ver voor blijft" en het absolute rijplezier van de Daily HI-MATIC Natural Power. De prestigieuze award is een erkenning voor de focus van IVECO op het gebruik van technologie om de duurzaamheid te vergroten. De jury was het erover eens dat de Daily Blue Power "de belangrijkste en haalbare oplossingen samenbrengt om de milieu-impact van het stedelijk en voorstedelijk gebruik van lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen. IVECO heeft de duurzame voertuigen waar de markt om vraagt". De jury benadrukte verder dat de "elektrische, aardgas en SCR-oplossingen van de serie allemaal beproefde, door IVECO ontwikkelde technieken zijn".

"In het segment van lichte bedrijfswagens is IVECO op het gebied van de duurzaamheid van oudsher een leider. Het Daily Blue Power-assortiment bevestigt deze positie."

Jarlath Sweeney, voorzitter van de jury van International Van of the Year

IVECO
Your partner for sustainable transport

INHOUD 386

Mercedes-Benz X-Klasse **6**

Mercedes-Benz Sprinter **11**

Volvo Trucks **20**

Scania winterdrive **22**

Dossier **26**

Test: Scania R 450 **32**

Test: Volvo FH **38**

1000 puntentest **44**

Carrier **58**

Van Hool **60**

Nooteboom Manoovr **62**

Agenda **66**

Dezelfde prestaties. Minder uitstoot.

Onze nieuwe Volvo FH LNG en Volvo FM LNG op gas rijden en presteren net als de dieseltrucks die u gewoon bent. Maar met een 20% kleinere CO_2-voetafdruk*. Goed voor uw budget, goed voor het milieu.

* Dit betreft de uitstoot van het voertuig tijdens het gebruik, de zogenaamde 'tank to wheel'.

www.volvotrucks.be

VOLVO TRUCKS OP LNG

Volvo Trucks. Driving Progress

TRANSPORAMA

35ste jaargang – 386/387 – april/mei 2018 – €4,99

Limning Benett bvba
Stekensbergstraat 8, 2390 Westmalle
Tel.: +32 3 237 02 82
E-mail: info@transporama.be
Internet: www.transporama.be
BE 0563.614.837
RPR Antwerpen

HOOFDREDACTEUR
Jan Voet (jan.voet@transporama.be)

FREELANCE MEDEWERKERS
Jos Haas, Philippe Van Dooren, Leo Van Hoorick, Bas Van Nooten, Dirk Willemen, Hendrik De Spiegelaere

VERTALINGEN
Didier Lemaire

FOTOGRAFEN
Geert Francquet, Jean-Philippe Glatigny, Kris Van Keer, Richard Kienberger

ADVERTENTIEWERVING
Johan Dierickx (johan@transporama.be)

VORMGEVING
Drukkerij Van der Poorten NV

DRUK
Drukkerij Van der Poorten NV

COÖRDINATIE
Goedele Thiry

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER
Jan Voet
Stekensbergstraat 8, B-2390 Westmalle

ABONNEMENTEN
Online service via www.transporama.be

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/of illustraties, geheel of gedeeltelijk, alleen na schriftelijke toestemming van de uitgever. De uitgever is niet verantwoordelijk voor de inhoud van de advertenties.

Hoofdredacteur
Jan Voet

EN TOEN WAREN ER GEEN CHAUFFEURS TE VINDEN...

De economie in Europa boert uitstekend en dat heeft gevolgen die alvast voor een aantal verladers compleet nieuw blijken te zijn. Want er zijn "plotseling" te weinig vrachtwagenchauffeurs. De reden voor dat probleem, volgens officiële bronnen, is de pensionering en de "te lage instroom".

Te lage instroom is wetstraatees, waarmee wordt aangegeven dat jongeren niet meer voor een bepaald beroep kiezen. Dat jonge mensen niet makkelijk voor een loopbaan als chauffeur kiezen, is niet erg verwonderlijk. Een rijbewijs behalen kost een klein fortuin, de mobiliteit in ons land is van die aard dat je dankzij de rij- en rusttijden geregeld op spuwafstand van je voordeur toch in je cabine zal mogen slapen, het loon is de laatste jaren nauwelijks toegenomen, de stress en de werkdruk uiteraard wel... Je zou wel gek zijn om er aan te beginnen.

Dat er te weinig chauffeurs zijn, opent echter onvermoede mogelijkheden voor de hele transportsector. Want ook in Oost Europa zijn vrachtwagenchauffeurs een zeldzame verschijning aan het worden. Misschien kunnen de transportondernemers eens wat minder uitvlaggen en bij de verladers inpeperen dat transport een dienst is die op een veilige, milieuvriendelijke en flexibele manier wordt uitgevoerd. Een dienst dus, die met een eerlijke prijs mag worden betaald. Gezondere kilometertarieven betekenen groeikansen, beter loon voor de chauffeurs en een toekomst voor de sector in ons land.

Het is voor het eerst sinds 1995 dat we allemaal, chauffeurs en ondernemers, die kans hebben. Gelieve ze met twee handen te grijpen...

Test: Mercedes X-Class
Premium pick-up

Mercedes Vans betreedt een nieuw segment: dat van de ‘1-ton’ pick-ups. Er werd gekozen voor een solide basis: via zakenpartner Renault konden ze in Stuttgart beschikken over de rijke ervaring van Nissan terzake. De X-Class is zeker schatplichtig aan de Japanner wat onderstel en transmissie betreft. Maar vergis je niet, ook al lijkt de Navara op de X-Class, er is geen vierkante centimeter van de beplating gelijk, en ook binnenin is de Duitse variant (bijna) 100% een Mercedes.

De motoren zijn afkomstig van Nissan, met name een 2,3 l viercilinder diesel met enkele turbo en 120 kW in de X 220d en dezelfde krachtbron maar met dubbele turbo en 140 kW voor de X 250d. Wat transmissie betreft is er keuze uit een handgeschakelde Nissan zesbak of een 7traps automaat. In de eerste helft van dit jaar komt er ook een topmodel met eigen Mercedes V6 die 190kW/258 pk en 550 Nm koppel levert. Deze versie zal een permanente 4MATIC aandrijving hebben, een 7G-Tronic automaat met paddels aan het stuur en start/stop.

INTERIEUR

De cabine van de Mercedes pick-up is ongeveer 5 cm breder en 3 cm hoger dan die van de Nissan Navara en zijn Franse evenknie Renault Alaskan. Binnenin is de X-Class op het eerste gezicht een echte Mercedes. Het interieur leunt zeer sterk aan bij dat van de GLC, maar de gebruikte materialen zijn een ietsje minder luxueus.

Het dashboard heeft twee ronde klokken die schuin aflopen naar het midden. Centraal zit een digitaal kleurenscherm van de boordcom-

De grille met Mercedes ster en twee horizontale elementen in de grille. De Power versie heeft een verchroomde bumper, bij de Progressive is die afgewerkt in koetswerkkleur en op de basisversie is hij ongelakt.

Heel wat typische Mercedes-elementen in het interieur. De automaat wordt hier nog bediend door een echte centrale pook en niet via een klein hendeltje rechts van het stuur. Het stuurwiel is ook typisch Mercedes.

puter. Centraal boven op het dashboard zit een op een ipad geïnspireerd scherm in pure Mercedes-stijl. Een draaiknop op middenconsole biedt keuze uit 4x2, 4x4H en 4x4L . Er is ook nog een schakelaar waarmee de auto wordt aangepast aan terreinrijden en er is een optionele inschakelbare sper op de achteras. Naast deze schakelaars zit ook nog een 12V stekker. In het (te kleine) centrale opbergvak tussen de voorzetels zijn ook nog 2 USB en een 12V stopcontact ondergebracht, en een gleufje voor een SD-kaart. Voor dit bakje zit een diepe en een ondiepe bekerhouder. In de voor- en achterdeuren is ruimte voor een fles. Vooraan op de middenconsole zit de ook alweer typische MB navigatieknop waarmee het centrale scherm wordt bediend. Onze auto was ook voorzien van een 360° camerasysteem, standaard is een achteruitrijcamera voorzien. Het dashboard is voorzien van niet minder dan zes ronde verluchtingsgaten, de rechterkant van het dashboard van onze luxueuze 'Power'-versie is bekleed met een geborstelde aluminium plaat. De lijst met inbegrepen opties is indrukwekkend lang. Waar is de tijd dat de optielijst even duur was als een standaard-Mercedes? Uiterlijk is deze topversie herkenbaar aan de verchroomde bumpers. Er zijn ook nog twee "mindere" uitrustingsvarianten: de 'Pure' basisversie en de 'Progressive' die het middensegment vertegenwoordigt.

LAADRUIMTE

De achterbumper is voorzien van een ingebouwde trede. De achterklep opent op 90°, optioneel is ook een volledig naar beneden klappende achterklep beschikbaar, die versie heeft dan wel geen achterbumper. De laadruimte is 3 cm korter dan bij de Nissan omwille van de grotere cabine, vreemd genoeg is ze 2 cm minder breed maar tussen de wielen is er 3cm meer voorhanden (gemeten op een onbeklede versie). Standaard is de laadruimte voorzien van verlichting: er zijn LED lichtjes ingewerkt in het derde stoplicht in de dakrand. Er is ook een 12V stopcontact in de laadruimte. Twee erg handige voorzieningen. Wat jammer dan weer dat de achterzetel vast is. Bij sommige concurrenten kunnen de zittingen worden opgeklapt of de rugleuning worden neergelegd, wat toch zeer handig is voor een dergelijke auto.

OP DE WEG

De ophanging is voorzien van schroefveren rondom. Vooraan zijn de wielen onafhankelijk, achteraan is de starre as opgehangen met een multi-link systeem, gelijkaardig aan dat van Nissan. De spoorbreedte is enkele centimeters breder dan bij de Nissan/Renault en geventileerde schijven rondom zorgen voor het remvermogen. Mercedes besteedde speciale aandacht aan de onderdrukking van vibraties

TECHNISCHE FICHE

Mercedes X250d 4MATIC

Zitplaatsen	5
Wielbasis (mm)	3150
Afmetingen l x b x h (mm)	5340 x 1920 x 1819
Doorsnee draaicirkel (m)	13,4
Laadvolume (m³)	-
Laadruimte l x b x h (mm)	1587 x 1560 x 480
Breedte tussen wielkasten (mm)	1210
Max. toegelaten massa MTM (kg)	3250
Max. toegelaten treingewicht (kg)	6130
Aanhangwagenbelasting (kg)	3500
Leeggewicht (kg)	2234
Nuttig laadvermogen (kg) bij MTM	1042
Maximale dakbelasting (kg)	-
Bandenmaat	255/55R19
Opening achterdeuren b x h (mm)	-
Opening zijdeur b x h (mm)	-
Laadhoogte achter (mm)	820
Motor	
Aandrijving	4x2/4x4
Emissienorm	Euro 6
Aantal cilinders/opstelling	4 in lijn
Cilinderinhoud (cm³)	2.298
Maximaal vermogen (kW)	140
bij toerental (t/min)	3.750
Max. koppel (Nm)	450
bij toerental (t/min)	1.500-2.500
Versnellingsbak	7 auto
Brandstoftype	Diesel
Tankinhoud (l)	
Verbruik en emissies	
in de stad (l/100 km)	9.6
buiten de stad (l/100 km)	6.9
gecombineerd (l/100 km)	7.9
CO_2-emissie gecombineerd (g/km)	207
Testverbruik (l/100 km)	9,0

Op het front na lijkt de X-Klasse toch wel sterk op de Renault Alaskan of Nissan Navara... en toch is er geen enkel carrosseriepaneel gelijk. Zelfs de afmetingen verschillen....

en rijgeluiden en dat is duidelijk merkbaar. Zij kozen ook voor een stugge demping en dat vonden we wat minder: op minder goede wegen wordt werkelijk elke oneffenheid doorgegeven. Ons testverbruik van 9 l rond vonden we wat hoog, maar onze auto had nog geen 1.500 km op de teller. Tijdens de verkiezing van de Pick-Up Award in Roemenië voor enkele weken was het gemiddelde testverbruik van de Mercedes (zelfde motorisering en eveneens automaat) 8,45 l/100 km. Maar daar reden we praktisch enkel op secundaire wegen en lag de gemiddelde snelheid wat lager.

Pick-ups zijn al lang geen pure werkpaarden meer. Zij genieten een groeiende belangstelling van de private gebruikers en dat maakt dat de constructeurs hierop inspelen door ze veel comfortabeler en luxueuzer uit te rusten. Mercedes-Benz noemt zichzelf het eerste 'premium'-merk dat hierop inspeelt. Ze vergeten hierbij willensnillens de Volkswagen Amarok die dat o.i. al jaren doet en recent nog nipt de nieuwe X-klasse versloeg in de International Pick-Up Award. Misschien zet de binnenkort verwachte V6 uit Stuttgart weer orde op zaken? ▲

Leo Van Hoorick
Jurylid International Pick-Up Award

De laadruimte biedt plaats aan een Europallet tussen de wielkasten.

Tijdens de testen van de International Pick-Up Award in Roemenië liet de X-klasse enkele punten liggen in het terrein: de bodembescherming kost enkele centimeters in grondspeling.

U kent uw machines tot in de kleinste details.

Wij beheren uw wagenpark tot in de puntjes.

Ondernemingen zijn er in alle soorten en maten. En dus levert Alphabet maatwerk. Terwijl u doet waar u het best in bent, stellen wij uw ideale wagenpark samen, ook als het over bestelwagens gaat. Van opberg-systemen tot track & trace-apparatuur, we regelen de customizing van A tot Z. Kostenefficiënt en duurzaam.

Rijd richting toekomst op www.alphabet.be

Alphabet

Agentschap Wegen en Verkeer koopt 45 Opel Combo CNG's

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) rijdt jaarlijks zo'n 10,3 miljoen kilometer met haar voertuigenpark. Om de impact van haar activiteiten op het milieu te reduceren koopt AWV voortaan steeds als het mogelijk is CNG wagens (Compressed Natural Gas; of gecomprimeerd aardgas) aan. AWV deed daarom een eerste aankoop van 45 Opel Combo's. Dat komt overeen met zo'n 10% van haar vloot kleine bestelwagens.

Het merendeel van de voertuigen van AWV wordt gebruikt om de Vlaamse wegen te inspecteren. AWV zet nu in op de vergroening van haar wagenpark door de aankoop van 45 kleine CNG-bestelwagens ter vervanging van oude benzinewagens. Deze Opel's zullen elk jaarlijks zo'n 15.000 km afleggen of 675.000 km in totaal. De nieuwe bestelwagens hebben een ecoscore van 75. Dat is beduidend beter dan het streefcijfer van de Vlaamse overheid. Die wil tegen 2020 een gemiddelde ecoscore voor bestelwagens van 67.

"Ik heb de grootste gebruiker van wagens binnen de Vlaamse Overheid – AWV is goed voor 22% van het hele wagenpark – gevraagd om het goede voorbeeld te geven", zegt Vlaamse minister van Mobiliteit Ben Weyts. "Dankzij deze aankoop bestaat meteen 10% van het kleine bestelwagenpark uit zeer milieuvriendelijke voertuigen".

Ook bij Opel Belgium verheugt Guy Van Gaever, Manager B2B, zich over de aankoop. "De voordelen van gecomprimeerd aardgas spreken voor zich. Deze brandstof is aanzienlijk goedkoper dan benzine. Ook stoten voertuigen die op CNG rijden minder CO2 uit dan auto's met vergelijkbare benzinemotoren. Met de Combo, maar ook met de Zafira en sinds kort met de Astra 5-deurs of Sport Tourer biedt Opel een uitgebreid gamma CNG voertuigen". De Vlaamse overheid ondersteunt de aankoop van CNG-voertuigen door een vrijstelling voor de belasting op inverkeerstelling en de jaarlijkse verkeersbelasting tot 2020. Mede daardoor is de TCO (Total Cost of Ownership) in vele gevallen ook lager. In alle regio's is het aantal CNG-stations ook constant aan het groeien. ▲

Een compleet nieuwe Sprinter, de derde generatie sinds 1995.

De nieuwe Sprinter

De derde generatie van de nieuwe Sprinter is officieel gelanceerd door Mercedes-Benz, op een druk bijgewoond evenement in Duisburg (D). Met die derde generatie verzet Mercedes-Benz terug bakens, deze keer op het gebied van de elektronica aan boord.

Wat de buitenkant van de nieuwe Sprinter betreft, wie ons volgt op sociale media heeft al gezien dat de nieuwe Sprinter er niet spectaculair anders uitziet dan zijn voorganger. En dat voor een voertuig dat helemaal nieuw werd ontworpen en dat trouwens op een aantal ingrijpende technische vernieuwingen kan terugvallen om de klanten te overtuigen. Zo wordt de basisuitvoering van de nieuwe grote bestelwagen voortaan op de voorwielen aangedreven. Dat betekent een laadvloer die 80 mm lager ligt en ongeveer 50 kg winst op het gebied van nuttige last. Het voordeel van het feit dat de nieuwe Sprinter sterk op zijn voorganger lijkt, is natuurlijk dat wagens van de vorige generatie er niet meteen gedateerd uitzien als ze, bijvoorbeeld in een vloot, nieuwe broertjes krijgen. Ook de herverkoopswaarde van de Sprinter, traditioneel altijd al een sterk argument, wordt door de geleidelijke evolutie hoog gehouden.

LANCERING

Dat de Sprinter belangrijk is voor de driepuntige ster, bleek bij de lancering. Als niemand minder dan Daimler CEO Dieter Zetsche tijd maakt voor de nieuwe Sprinter, dan geeft dat aan dat de grote bestelwegen sinds 1995 sterke cijfers neerzet voor het concern. De start van de derde generatie is volgens de dhr. Zetsche dan bijzonder belangrijk: door de Sprinter te vergelijken met de S-klasse, kan niet duidelijker gemaakt worden hoeveel belang Mercedes-Benz aan de nieuwe Sprinter hecht. Dat werd trouwens duidelijk door de cijfers die werden geciteerd: met 3,4 miljoen voertuigen van de eerste twee generaties, die in 130 landen werden geleverd, was de Sprinter een vaste waarde.

Van bij het begin van de lancering zal de klant kunnen kiezen uit niet minder dan 1.700 verschillende varianten: voor- of achterwielaandrijving, aandrijving op alle wielen, deuren,

Tot 1.700 verschillende varianten kunnen worden samengesteld.

Aan de buitenkant is het verschil niet zo heel groot, onderhuids is de wagen helemaal nieuw.

Voortaan kan de Sprinter ook op de voorwielen worden aangedreven.

wielbases, dakhoogte, gesloten bestelwagen, minibus met tot 19 passagiers... Nieuw is ondermeer dat voor opbouwen en kampeerwagens ook alleen een voorwielaangedreven cabine kan worden geleverd, wat vroeger onmogelijk was. De wagen kan voortaan ook beschikken over de uitstekende 9-trapsautomatische versnellingsbak van Mercedes-Benz. Wie met de verantwoordelijken praat, merkt al snel dat tal van toepassingen die in de voorbije jaren in de personenwagens van Mercedes-Benz werden gelanceerd, nu ook hun weg naar de Sprinter hebben gevonden. Zeker als het gaat om veiligheid, zijn zaken als achteruitrijcamera, rondom zicht, regensensor en het zogenaamde wet wiper system bijzonder praktisch en veilig. De wet wiper is een systeem waarbij de wagen geen ruitensproeiers meer heeft, maar de sproeivloeistof door de ruitenwissers zelf op de voorruit wordt aangebracht.

CONNECTIVITEIT

De nieuwe Sprinter krijgt het behoorlijk indrukwekkende MBUX-systeem, dat onlangs in de nieuwe A-klasse debuteerde. Maar dat is niet alles: met Mercedes PRO Connect is het mogelijk 8 verschillende pakketten af fabriek te bestellen, waarbij je kan kiezen uit pakketten die de vloot, het voertuig, de chauffeur of op locatie ondersteuning geven. Dat betekent bijvoorbeeld: toezicht op de wagen, logboek van de ritten, communicatie, beheer van het onderhoud, het melden van een ongeval. De top van deze systemen is de MBUX (Mercedes-Benz User Experience), die toelaat gesproken bevelen aan de Sprinter te geven. Het systeem kan bijvoorbeeld een andere route voorstellen als het verkeer te druk is, herkent de voorkeuren van de gebruiker en past zich aan. Handig is dat de MBUX via een onlineverbinding een update kan krijgen. Het is dus niet nodig om bij de dealer langs te gaan.

De minibus kan tot 19 personen vervoeren.

BELGISCHE MARKT

Op het lanceringsevent in Duisburg hadden we de kans te spreken met Geert Jaeken, verantwoordelijk voor de lichte bedrijfsvoertuigen van Mercedes-Benz op de Belgische en Luxemburgse markt. Dhr. Jaeken: "Met de nieuwe Sprinter benaderen we de klanten op een compleet nieuwe manier. Vroeger vertrokken we van een basisvoertuig, waarbij dit verder werd uitgebouwd in overleg met de klant. We hebben beslist om die logica eigenlijk om te draaien: de klant kan een goed uitgeruste Sprinter kiezen, die we verder op maat bouwen van zijn behoeften en eisen. Die wagens hebben een automaat, klimaatregeling en een compleet aanbod aan veiligheidsondersteunende opties. We hebben gemerkt dat een groot aantal klanten deze opties altijd aankoopt. De typische Sprinterklant is gevoelig aan veiligheid en comfort. Wie dat wil, kan natuurlijk ook voor een basisversie gaan. Meestal zijn het de grotere vloten die voor wagens kiezen met een minder uitgebreide uitrusting aan opties. Dat kan natuurlijk ook. De nieuwe Sprinter komt trouwens aan een zeer interessante basisprijs op de markt, voor 20.990 kan je met een Sprinter aan de slag."

"Orders voor de nieuwe Sprinter kunnen al geplaatst worden, de productie van de nieuwe bestelwagen start in mei. In juni zal de Sprinter bij de klanten worden voorgesteld."

"Met de Sprinter zijn we in een zeer concurrentiële markt actief. In Nederland is de Sprinter de onbetwiste marktleider, met ongeveer een derde van de totale verkoop van de grote bestelwagens. In België is dat niet zo, maar met een marktaandeel van meer dan 15,5 % hebben we alvast een goed punt om van te vertrekken. De nieuwe Sprinter maakt het, door zijn voorwielaandrijving nu ook mogelijk om nieuwe klanten aan te trekken."

Alle denkbare opties uit de personenwagens, zoals LED-koplampen, kunnen voortaan ook op de Sprinter gemonteerd worden.

"De nieuwe Sprinter staat op een platform dat voor 100 % door Mercedes-Benz werd ontwikkeld. In tegenstelling tot bij de Vito werd er niet met Renault samengewerkt (Mercedes-Benz, Renault, Nissan en Mitsubishi werken samen in een strategische alliantie. Nvdr.). Ook de motoren zijn van bij Mercedes-Benz afkomstig. De voorwielaandrijving kan met een negentrapsautomaat worden gecombineerd, de achterwielaangedreven variant maakt gebruik van een zeventrapsautomaat. Een manuele versnellingsbak met 6 gangen vormt de basistransmissie."

LAGE KOSTEN

De Sprinter heeft verder nog een aantal onderhuidse vernieuwingen ondergaan, die toelaten om de onderhoudsintervallen op te trekken tot 60.000 km voor de wagens met achterwielaandrijving. Voor de voorwielaandrijvers gaat het om een nog altijd respectabele 40.000 km. Maar er zijn nog punten waar misschien niet meteen aan gedacht wordt: zo zijn de wielkuipen in de laadruimten bijzonder robuust. Ze mogen het volle gewicht van een lading dragen. De zetels zijn ergonomisch vormgegeven, om rugklachten te voorkomen, wat het ziekteverzuim vermindert.

Een opvallende vernieuwing is de eSprinter, een volledig elektrische variant. Hiermee moet het mogelijk zijn in steden die verbrandingsmotoren verbieden, toch te kunnen blijven aanleveren. Deze elektrische variant wordt later gelanceerd. Het verbruik van een elektrische wagen is natuurlijk bijzonder goedkoop, zeker als er sprake is van stroom die met zonnepanelen wordt opgewekt.

Met de nieuwe Sprinter maakt Mercedes-Benz op het gebied van motoren misschien geen grote sprong vooruit, maar de nieuwe boordelektronica en het merkelijk verbeterde comfort zetten nieuwe bakens. In de volgende editie van Transporama zullen we waarschijnlijk over meer nieuws beschikken. ▲

Jan Voet
Jurylid International Truck of the Year.

De eSprinter maakt later dit jaar zijn opwachting.

De derde generatie zet nieuwe bakens qua boordelektronica.

4x4 van het Jaar 2018

Toen de eerste verkiezingen van de 4x4 van het Jaar ergens begin van de jaren 90 werden georganiseerd door onze collega's van 4x4 Plus, was de keuze beperkt tot enerzijds enkele terreinwagens en anderzijds enkele pick-ups, waarvan het marktaandeel ten opzichte van de ganse automobielmarkt verwaarloosbaar was.

Nu, 25 jaar en 26 edities later, zijn SUV's niet meer uit ons straatbeeld weg te denken. In bepaalde segmenten halen ze een marktaandeel van meer dan 30% en er is geen enkel segment, van de kleinste stadswagens tot de meest luxueuze limousines, waarin geen SUV's aanwezig zijn.

De categorie waarmee het 25 jaar geleden begon: auto's met nog onbetwistbare terreincapaciteiten, die in de loop der jaren van rudimentaire werkpaarden geëvolueerd zijn naar comfortabele tot zelfs luxueuze terreinvreters.

Drie wagens die met een respectabel puntenverschil de eindstreep haalden:
Derde werd de gloednieuwe Ssangyong Rexton, wellicht wat gehinderd door het feit dat het een exemplaar uit de preproductie-serie was dat niet volledig aan de Belgische specificaties beantwoordde, maar toch verdienstelijk 69,51% van de punten haalde.
Tweede werd de pas gefacelifte Toyota Landcruiser, met 74,65% van de punten,
en de overwinning in deze categorie ging glansrijk naar de Land Rover Discovery, die met 81,13% van de punten algemeen de allerhoogste score in deze verkiezing haalde.

PICK-UP

Ook de pick-ups zijn zeer vertrouwde verschijningen, zowel in deze 4x4 verkiezing als in het straatbeeld. Met nogal wat nieuwigheden bij andere merken in de maak, en twee protagonisten de VW Amarok en de Mercedes X-Klasse die nog niet beschikbaar waren op onze markt, ging de strijd dit jaar tussen twee halfbroers uit hetzelfde nest, de Nissan Navara en de Renault Alaskan.
Zoals het halfbroers lijkt te passen, gunden ze mekaar het licht in de ogen niet, maar met 72,47% van de punten was het toch de jongste van beide, de Renault Alaskan, die weliswaar nipt de duimen moest leggen voor het origineel, de Nissan Navara, die met 73,95% van de punten de overwinning in de wacht sleepte. ▲

Gisteren besteld, vandaag onderweg in heel Europa. DKV maakt het mogelijk met de DKV BOX EUROPE.

Willem E.,
Internationale expeditie

Te bestellen vanaf mei 2018!

Wij leveren wat anderen beloven!
DKV BOX *EUROPE* – 100% EETS compliant.
dkv-euroservice.com/tol-europa

WE ARE EETS

You drive, we care.

DKV

Twee MultiMAX oplegger met PA-X voor Stex

Onlangs kocht Stex uit Châteauneuf-sur-Loire twee nieuwe opleggers aan bij Faymonville. Het gaat om vijf- en zesassige wagens. De voertuigen zijn voorzien van PA-X pendelassen met lage hoogte van Faymonville.

De PA-X opleggers bieden veel meer mogelijkheden voor het transport van Stex. Zo is een minimum laadhoogte van 790 mm mogelijk, en dat over de hele lengte van het platform van de wagen. Bovendien bieden de PA-X assen een optimale bestuurbaarheid, dankzij een stuurhoek die tot 60° kan oplopen en een indrukwekkende slag van 600 mm. Op die manier is het mogelijk ook de meest bochtige wegen te bedwingen en kunnen bijzonder lange ladingen op een efficiënte manier vervoerd worden.

De hydraulische ophanging aan de zwanehals laat toe om obstakels te overwinnen die vaak onderweg opduiken, zoals spoorovergangen of verhoogde verkeersinrichtingen. Bijzonder veel windmolens worden opgericht in industriezones met moeilijke toegang, omdat de wegen er naar toe smal zijn of scherpe bochten hebben. Daarom is het voor Stex noodzakelijk te beschikken over trailers die dit aankunnen.

Stex, een acroniem voor specialist in uitzonderlijk vervoer (spécialiste du transport exceptionnel), werd in 1986 opgericht. Sindsdien heeft het bedrijf een uitgebreide kennis in nationaal en internationaal vervoer van ondeelbare ladingen opgebouwd. Daarbij gaat het om verladers uit de industrie, landbouw en openbare werken. Het Franse bedrijf is een trouwe klant van Faymonville en bezit al een complete reeks TeleMAX opleggers in zijn vloot. ▲

DE NEW GENERATION SCANIA HEEFT NOG GEEN ENKEL BRANDSTOFDUEL VERLOREN

Tegen welke concurrenten ook, Scania eindigde altijd bovenaan - bij elke test en elke uitdaging.
Dus wanneer wij een 5% lager verbruik beloven t.o.v. de vorige generatie, hoeft u ons niet op onze woord te geloven. De tests spreken voor zich.
Lees meer over brandstofverbruik op scania.be.

SCANIA

Fuso eCanter

Dat de elektrische aandrijflijnen een grotere rol gaan spelen in de nabije toekomst, moet ondertussen voor iedereen zo'n beetje duidelijk zijn. Toch blijven er nog heel wat open vragen voor de constructeurs en vooral voor de gebruikers van elektrische bedrijfsvoertuigen. Vragen die eigenlijk alleen met praktijktesten kunnen worden opgelost.

Want hoewel elektromotoren en batterijen al langer bestaan dan de interne verbrandingsmotor, heeft eigenlijk niemand ze al voor langere periode bij klanten ingezet. Dat werpt tal van vragen op: is het inderdaad mogelijk om fijnmazige stedelijke distributie uit te voeren met elektrische trucks? Hoe gaan de chauffeurs erop reageren? Kunnen de transporteurs of logistieke dienstverleners hier inderdaad geld mee verdienen? Want de batterijen in een elektrisch voertuig kosten een klein fortuin. De enige manier om antwoorden te krijgen op de vragen, is de eCanters in te zetten in verschillende Duitse steden, bij ondermeer Dachser, DB Schenker, DHL en Rhenus Logistics. Die kunnen in de praktijk de zwakke punten opsporen, zodat ze kunnen worden opgelost.

ONDER DE MOTORKAP

De wagens hebben een nuttige last van 4,5 ton, 13,8 kWh batterijcapaciteit en worden aangedreven door een motor van 129 kW (180 pk). Het koppel bedraagt 285 Nm. Dat lijkt misschien weinig, maar het staat bij een elektromotor onmiddellijk ter beschikking. De wagen is beperkt tot een topsnelheid van 80 km/u. De batterijen wegen 600 kg en laten een rijbereik van 100 km.

We hebben kort kunnen rijden met de wagen, in een redelijk druk Berlijns verkeer. Eerste indruk: deze wagen is opvallend stil. Omdat de brom van de diesel helemaal afwezig is, krijg je andere parasietgeluiden te horen. Het acceleratievermogen is spectaculair. Je kan met deze truck behoorlijk stevige sportwagens achter je laten als het verkeerslicht op groen springt. Dan is de batterij natuurlijk wel snel leeg...

Het is bovendien perfect mogelijk te rijden zonder aan het rempedaal te komen. Als je gas lost, wint de motor de remenergie terug en wordt de batterij opgeladen. Als je er eenmaal aan gewend bent, is rijden met deze truck erg prettig. Zo hoef je je niet druk te maken over schakelen, een waar genot in stadsverkeer. ▲

Jan Voet
Jurylid International Truck of the Year.

Geen diesel, maar een stille en soepele elektromotor onder de kap.

Bij niet minder dan 4 verschillende logistieke bedrijven gaat de Fuso eCanter in klantentest.

Michelin AGILIS CrossClimate : alle seizoenband voor bestelwagens

Het gamma Michelin CrossClimate banden is nu ook beschikbaar voor kleine en grote bestelwagens. Daartoe introduceert Michelin de Agilis CrossClimate; een zomerband met alle capaciteiten van een winterband. Hij is de eerste van een nieuwe generatie high-performance banden die geen concessies doen bij winterse omstandigheden of op modder en gras.

Het zijn banden die kunnen bogen op een hoog kilometerrendement en een lage TCO (Total Cost of Ownership), veiligheid onder alle weersomstandigheden, robuustheid en weerstand tegen beschadigingen.

Twee eigenschappen zijn van primordiaal belang:

Eén band die lang meegaat en uitstekende grip, tractie en betrouwbaarheid biedt in alle seizoenen, onder alle weersomstandigheden en op alle typen wegdek.

Robuust en bestand tegen beschadigingen; met name in een stedelijke omgeving waarin banden veel hebben te lijden van stoepranden en andere objecten.
De Agilis CrossClimate heeft een 3PMSF markering en is dus gecertificeerd voor gebruik in winterse omstandigheden. Maar dankzij de toepassing van de nieuwste rubbertechnologieën, zijn het gedrag, de remweg en de levensduur van de Agilis CrossClimate gelijk aan die van een zomerband op droge wegen. Deze band is gemaakt met compounds die het rubber en het loopvlak, zelfs bij vorst, flexibiliteit geven. In het loopvlak heeft hij een zone die uit meerdere rubberlagen bestaat, waardoor de overdracht van warmte in de band tot een minimum wordt beperkt.
De hogere weerstand tegen beschadigingen wordt gerealiseerd met behulp van 1,5 mm dikke trapeziumvormige blokken ter hoogte van de schouders en het bovenste deel van de zijwanden.
Deze blokken en het rubber waarvan ze zijn gemaakt, werden ontleend aan de Michelin terreinbanden voor militaire trucks. Ze geven extra bescherming zonder concessies te doen aan de flexibiliteit van het karkas.
De Michelin Agilis CrossClimate is niet zomaar een all-season band. Hij heeft alle voordelen van een zomerband als het gaat om remweg op nat wegdek, remweg op droog wegdek, levensduur, en brandstofefficiëntie. Maar tegelijkertijd heeft hij ook alle voordelen van een winterband als het gaat om tractie en remgedrag bij rijden onder koude omstandigheden of als er incidenteel sneeuw ligt.

Het aanbod aan afmetingen omvat 95 % van de Europese markt voor bestelwagens/lichte bedrijfswagens. ▲

SCHMITZ CARGOBULL Est. 1892

De S.KO COOL COMPLETE:
Ons beste isolatie-systeem
voor geconditioneerde vracht.
Isolatiewaarde = 0.33 W/m²K

Uniek Efficiënt.

S.KO COOL COMPLETE
Incl. koelmachine af fabriek:
economisch koelen met
een uitstekend isolatiesysteem.

SCHMITZ CARGOBULL
The TrailerCompany.

De S.KO COOL COMPLETE met EXECUTIVE-pakket is het topproduct van onze exclusieve transportkoelmachine plús services.
Behoudt zijn waarde, gunstiger in onderhoud, overtuigend bij doorverkoop.

www.cargobull.com

Meer informatie: +32 (0) 9 377 51 88

De jaarlijkse conferentie van Volvo Trucks Belux had plaats in het kader van de Brouwerij Van Steenbergen.

Volvo Trucks gelooft in LNG

Zoals gebruikelijk heeft Volvo Trucks in januari een persconferentie gegeven om de resultaten van de groep in 2017 te belichten en vooruit te kijken op 2018. Volvo bleef in 2017 marktleider in het segment boven de 16 ton en mikt de komende jaren vooral op LNG en digitalisatie.

"De resultaten van de Volvo Group in 2017 waren uitstekend.", legt Peter Himpe, Vice President Volvo Trucks Belux, uit. "Na een lange periode van reorganisatie van 1999 tot 2016 kunnen we nu alleen maar tevreden zijn met de resultaten wereldwijd. Die resultaten hadden zelfs beter kunnen zijn indien onze toeleveranciers konden volgen. Nu werd de productie soms verstoord door een gebrek aan bepaalde onderdelen."

De groep heeft tevens alle vertrouwen in 2018. Dat de Chinese Geely Holding Group een aandeel van 8,2 % heeft verworven doet daar geen afbreuk aan. "Gezien de onafhankelijke koers die Volvo Cars mag voeren, maken wij ons omtrent een te grote inmenging van Geely geen zorgen.", beklemtoont Peter Himpe nog. Met 8,2 % van de aandelen heeft Geely meteen ook 15,6 % van de stemrechten in AB Volvo. De Chinese groep nam in 2010 Volvo Cars over van Ford. Plannen om beide Volvo ondernemingen opnieuw samen te smelten zijn er niet.

DIGITALISERING

Komt de bedreiging voor de bestaande constructeurs van bedrijfsvoertuigen van non-automotive bedrijven van het genre Charge, Otto, Nicola, Eirride of Tesla? "We moeten er in ieder geval rekening mee houden en mee zijn met de snel evoluerende digitalisering. Die heeft op twee niveaus plaats, enerzijds de dienstverlening met online-sales, multi site sales en from assets to service sales en anderzijds op het niveau van innovatie: truck monitoring,

Volvo zet zwaar in op LNG-trucks met het vooruitzicht op een aandeel van 15 % tegen 2020.

truck platooning, hackaton, truckers community. Samengevat komt dat voor Volvo neer op drie grote technologieën: connectivity, automation en electro mobility."
De leidraad daarbij is CAST (Common Architecture Same Technology), bijvoorbeeld het gebruik van dezelfde motoren voor vrachtwagens, bussen, kranen, maritieme toepassingen en grondverzetmaterieel. Volvo Trucks heeft wereldwijd al meer dan 600.000 geconnecteerde voertuigen. Voor de ontwikkelingen van nieuwe businessmodellen dient Volvo 2.0 en voor het realiseren ervan werd Digital Lab in het leven geroepen.

DE RESULTATEN IN DE BELUX

In België werden vorig jaar 8337 vrachtwagens boven de 16 ton ingeschreven. Een resultaat dat 3,86 % beter is dan 2016. Volvo blijft marktleider met een marktaandeel van 22,1 %. In het segment van 6 tot 15,9 ton deden de FE/FL het naar Volvo normen goed met een marktaandeel van 12,3 % of de vijfde plaats. Als we het hogere segment bekijken (+16 ton), dan is Volvo marktleider bij de vrachtwagens met 23,3 % voor MAN en in een markt die vorig jaar met 18 % toenam. Bij de trekkers is de situatie enigszins anders. Die markt nam met 2 % af in 2017 en Volvo moet daar met 21,5 % de plaats van marktleider afstaan aan DAF.
Een opmerkelijk feit is dat Volvo in België vooral populair is bij de kleinere vloten en kleine bedrijven. Het gemiddeld aantal voertuigen per deal ligt bij Volvo namelijk het laagst in België van alle constructeurs met 1,4 voertuigen per deal.
In Luxemburg haalde Volvo Trucks met 13,7 % voor de markt van +16 ton een resultaat in de middenmoot.
Volvo Bus verkocht tot 2009 nog veel chassis (nvdr: vaak in combinatie met een VDL-opbouw). Na 2010 gaat het om complete bussen met dieselaandrijving, hybride aandrijving of elektrische aandrijving. In België rijden er al 101 elektrisch hybride bussen (Tec Namur) en in Luxemburg 79. Met 3791 hybride, elektrisch hybride en volledig elektrische bussen wereldwijd mikt de Volvo Group duidelijk op dit segment.

MILIEUVRIENDELIJKE OPLOSSINGEN

In 2018 zullen verschillende oplossingen voor een elektrische FL en FE uitgetest worden in de praktijk bij geselecteerde bedrijven. In 2019 moet een elektrische versie in het standaardprogramma opgenomen worden.
Nog meer resultaat verwacht Volvo van de LNG. De invoering van de nieuwe motor met LNG/diesel techniek is voor het merk een kantelpunt. Het biedt tevens een oplossing voor de markt van het lange afstandsverkeer en het regionale verkeer. Met LNG is een CO2 besparing van 20 % mogelijk (zelfs 100 % met bio-LNG) of 33 % met een mengsel van LNG en bio-LNG. Volvo stelt deze voertuigen voor als een reële oplossing en niet als nichemarkt omdat de prestaties vergelijkbaar zijn met een dieselmotor. Voor 2018 worden er 40 tot 50 verkopen verwacht. Voor 2019 een honderdtal en tegen 2020 zou 15 % van de verkoop naar LNG-voertuigen moeten gaan.
Volvo hanteert voor de LNG-motoren een andere strategie dan bijvoorbeeld Iveco en Scania. Deze laatste bouwen een dieselmotor om tot het ottoprincipe, met andere woorden met gloeikaarsen. Volvo blijft trouw aan het dieselprincipe, waarbij de ontsteking nog wordt ingeleid door diesel en de hoofdverbranding met gas gebeurt. Het is dus meer een dual fuel oplossing, waardoor de Volvo LNG-trucks nog zijn uitgerust met een dieseltank en adblue.
We komen hierbij nog even terug op de bussen, waarvoor Volvo Bus volgende cijfers opgeeft:

Hybride:
- 30 tot 40 % zuiniger
- 40 % minder uitstoot

Elektrisch hybride:
- 75 % minder brandstof
- 60 % minder energie
- 75 % minder uitstoot

Volledig elektrisch:
- 80 % minder energie
- 90 % minder CO_2
- Geen lokale uitstoot

Hendrik De Spiegelaere

Volvo Bus gaat volledig voor milieuvriendelijke oplossingen.

Scania winterdrive: weinig bibberen, veel glibberen

Wie in Scandinavië vrachtwagens bouwt, kan er maar beter voor zorgen dat die trucks ook bij winters weer en op steile hellingen goed uit de voeten kunnen. Een goede manier om dat te testen, is bijvoorbeeld in Noorwegen in januari. Wij haalden een extra dikke trui uit de kast en trokken naar het noorden.

Wat die winterse omstandigheden betreft: de weergoden hadden een aantal verrassingen in petto voor de Noren. Een paar dagen voor we aankwamen in Oslo, lag de temperatuur nog op – 16°C. Ook naar Noorse normen behoorlijk koud. Toen we landden, flirtte de thermometer met het vriespunt... die dikke trui hadden we dus rustig in de kast kunnen laten liggen. Het probleem was eerder de sneeuw. In de 3 dagen voor de winterdrive van start ging, was er iets meer dan een meter sneeuw uit de wolken komen dwarrelen. Dat is zelfs voor Scandinavië abnormaal veel. Zo veel, dat sneeuwploegen moeite hadden al dat witte spul te ruimen. We reden dus op aangereden sneeuw. Onder normale, koude omstandigheden levert dat voldoende grip op, dankzij de uitstekende winterbanden die in Scandinavië gemonteerd worden. De grip is min of meer te vergelijken met wat je op nat asfalt tegenkomt. Maar tijdens de tweede dag begon het op de sneeuwlaag te regenen... zonder meer de gladste omstandigheden waarin ik ooit met een truck heb gereden. Het was zo glad, dat zelfs onze Noorse en Zweedse begeleiders zich duidelijk zorgen maakten.
O ja: na ons bezoek doken de de temperaturen

Meer dan een meter sneeuw op drie dagen tijd, het is zelfs voor Noorwegen wat overdreven...

weer diep onder het vriespunt en kon er terug min of meer normaal gereden worden.

XT ALS BLIKVANGER

Met de XT mikt Scania op een breed gamma toepassingen, waarbij de trucks kunnen ingezet worden op en naast de werf, voor zwaar vervoer... In de vorige Transporama werd de XT grondig belicht. Bij deze winterdrive kwamen we verschillende uitvoeringen van de XT tegen: als trekker, houttransport en sneeuwruimer, om slechts een paar toepassingen op te sommen.

De eerste rit van de dag was echter met het absolute topmodel van het gamma. De S730 in 6x4 uitvoering zette met zijn trailer "ongeveer 50 ton" op de weegschaal, volgens de demodriver. Omdat het terwijl we vertrokken nog aan het motregenen was, werd me op het hart gedrukt om in 's hemelsnaam niet meteen de retarder op maximum te zetten bij de lange afdaling die we tegemoet gingen. Gelukkig merkte de demodriver al snel dat ik door de spekgladde omstandigheden bijzonder voorzichtig was het met gaspedaal en de

Voor een collega kwamen er kettingen en grit aan te pas om weg te komen op het gladde wegdek.

Een uitgebreid en veelzijdig gamma, de XT-trucks van Scania.

Eerst lichte dooi, dan regen, dan smeltende sneeuw: uitdagende omstandigheden.

remmen. Het hoge koppel van de V8 was hier eerder een handicap dan een pluspunt.
Door de motregen vormde zich een laagje ijs op de sneeuw en op die ijslaag een laag water. Dat zijn de gladst denkbare omstandigheden. Zo was het amper mogelijk om op de parking van truck naar truck te lopen zonder onderuit te gaan. Later in de voormiddag werd het terug iets kouder en ging de regen over in sneeuw, wat de rijomstandigheden iets minder gevaarlijk maakte.

De tweede wagen waar we mee konden testen, in een smeltende sneeuwbui, omdat de temperatuur terug een beetje begon te dalen, was een G410 in 6x2 uitvoering. Dat gaf de mogelijkheid de sleepas te liften, zodat de aangedreven achteras zijn vermogen op de weg kon zetten. Deze truck had luchtvering op alle assen. Waar nogal wat luchtgeveer-

De volledig luchtgeveerde truck stuurt bijzonder strak.

de voorassen een heel zweverig en indirect stuurgevoel leveren, communiceerde deze as netjes waar de voorwielen mee bezig waren. Geen overbodige luxe, gezien de spekgladde wegen. Dat de trekas met geheven sleepas een te hoge asdruk oplevert, daar ligt in Noorwegen niemand echt wakker van.

De volgende wagen was een R580, terug een V8. Deze truck had een 6x2 configuratie. Ook hier moesten we de sleepas liften, kwestie van weg te geraken van onze parkeerplaats. Ondertussen was het weer verbeterd: door de koude viel er nu eindelijk gewoon sneeuw, zodat de winterbanden terug grip begonnen te vinden. Toch moest iedereen nog altijd heel erg voorzichtig zijn met gas en remmen, want een schuiver was bepaald niet denkbeeldig in deze omstandigheden.

De R580 waar we mee reden, was een XT uitvoering, wat betekent dat hij wat hoger op de poten stond. Op de hogere zit na is het trouwens niet makkelijk om de XT-uitvoeringen te betrappen op grote verschillen met hun tegenhangers voor de lange afstand of distributie. Het comfort aan boord is hetzelfde, in de cabine van de XT wordt wel meer gebruik gemaakt van materialen die makkelijk te reinigen zijn.

De laatste rit van de dag was zo'n beetje de kers op de taart. De nieuwe S650 heeft naar mijn bescheiden mening de beste uitvoering van de Scania V8 onder de motorkap. Deze motor heeft meer dan vermogen genoeg, zet zijn koppel overvloedig neer in de lage toeren en reageert gewillig op het gaspedaal. De S730 biedt eigenlijk vooral meer prestige, tenzij Scania plannen heeft om het vermogen van zijn topmotor verder op te trekken natuurlijk.

Mijn persoonlijke favoriet, deze 650 pk sterke uitvoering van de V8.

Met deze S650 waren de rijomstandigheden vrijwel terug normaal voor de Scandinavische winter: donker, sneeuw en gelukkig iets minder glad dan 's ochtends vroeg.

VERWACHTINGEN

Scania heeft een duidelijke visie op de ontwikkelingen binnen de transportsector. De trends die in de samenleving merkbaar zijn, zullen ook hun weerslag op het wegvervoer hebben. De verstedelijking en tegelijk de vraag naar duurzaamheid zijn twee belangrijke gegevens, net als de nog altijd toenemende invloed van het internet op ons leven. Bij Scania gaan ze er van uit dat autonoom rijden, geconnecteerde vrachtwagens en elektrificatie van trucks in de toekomst een belangrijke rol zullen spelen. Maar om die zaken met elkaar te laten sporen, is het noodzakelijk dat alle betrokken partijen, verladers, truckproducenten, transporteurs en zelfs de wegbeheerder met elkaar samenwerken. Momenteel heeft Scania al 300.000 vrachtwagens rondrijden die continu gegevens leveren. Dat maakt het mogelijk om pannes te voorkomen en een onderhoud op precies het juiste moment in te plannen. Maar Scania wil stap voor stap verder in gaan: als er ergens bij een verlader lang moet worden gewacht om te lossen of te laden, zal het systeem dat ook kunnen aangeven. Ook de betere planning van het onderhoud, waarbij de dealer precies weet welke stukken hij nodig heeft op het moment dat de truck binnenkomt, maakt dat de wagen niet langer stilstaat dan absoluut nodig. De elektronica laat ook toe dat de onderhoudsintervallen zo lang mogelijk worden.

Wat autonoom rijden betreft en elektrificatie, punten die in het begin van de presentatie van Scania werden aangeraakt, werden er geen wereldschokkende of nieuwe zaken verteld. Bij Scania blijft de chauffeur centraal staan als het om zelfstandig rijdende trucks gaat. Momenteel lopen er experimenten, maar het ziet er niet naar uit dat je nog voor de zomer bij Scania terecht kan voor een zelfrijdende truck. Langs de andere kant: onderschat niet hoe sterk het chauffeurstekort in Europa (en in Oost-Europa) de vrachtwagenbouwers onder druk zet om met oplossingen te komen. ▲

730 pk was in deze omstandigheden rijkelijk veel. Te veel eigenlijk.

Jan Voet
Jurylid International Truck of the Year.

MAN TRUCK & BUS

Algemene gegevens

MAN Truck & Bus nv/sa
Brusselsesteenweg 406
1730 Kobbegem (Asse)
Tel. 02 453 01 04
mtb@man.eu
www.man.be

Contactpersonen/management

Marc De Baerdemaeker
Managing Director, marc.debaerdemaeker@man.eu
Jean-Paul Ameys
Director Finance, jeanpaul.ameys@man.eu
Stijn Tielens
Sales Director Truck, stijn.tielens@man.eu
Geert Van Impe
Sales Director Bus & Coach, geert.vanimpe@man.eu
Bram Philips
Director After Sales, bram.philips@man.eu
Lieven Verheule
Marketing Director, lieven.verheule@man.eu

Gamma voertuigen/diensten

MAN Truck & Bus is de Belgische invoerder van bedrijfsvoertuigen vanaf 3 Ton , touringcars en bussen van de merken MAN en Neoplan en verzorgt de invoer, verkoop, marketing en aftersales.

Daarnaast staat er een uitgebreid servicepallet ter beschikking van de klanten met leasing- en financieringsformules via MAN Financial Services en onderhoudscontracten op maat, 24u-service alsook wisselstukken en componenten via MAN Service. MAN biedt eveneens chauffeursopleidingen
via MAN ProfiDrive, RIO fleetsoftware en gecertificeerde tweedehandsvoertuigen via MAN TopUsed. De invoerder werkt intensief samen met een dealernet samengesteld uit vijf eigen filialen (Antwerpen, Brussel, Henegouwen, Doornik en Luxemburg) en 24 zelfstandige verkoop- en servicepartners.

EEN MAN VAN ALLE
MARKTEN THUIS.
That’s no Van. That’s a MAN.
De nieuwe MAN TGE.
www.man.be
MAN

DE VOLKSWAGEN BEDRIJFSVOERTUIGEN. AL MEER DAN 70 JAAR DE ABSOLUTE REFERENTIE.

De Transporter.
Een voertuig als geen ander.

Met zijn groot aantal varianten (Bestelwagen, Combi, Dubbele cabine, Pick-up en Chassis) is de Transporter perfect afgestemd op de behoeften van professionals. De nieuwe generatie van TDI-motoren is standaard uitgerust met BlueMotion Technology. Voor nog meer vooruitgang zorgen een aantal voor zijn klasse unieke kenmerken, zoals de combinatie van vierwielaandrijving 4MOTION met de automatische DSG-versnellingsbak met dubbele koppeling.

De nieuwe Crafter.
100% Volkswagen.

Zijn innovatieve design en zijn vermogen om elke weg te temmen - met over meer dan 15 rijbijstandssystemen en een brede waaier aandrijflijnen - hebben de experts afkomstig uit 24 landen overtuigd. En dankzij een maximale laadhoogte tot 2.196 mm en een laadvolume tot 18,4 m³, zet hij zijn schouders onder de grootste uitdagingen die u hem voorlegt. De Crafter is verkrijgbaar als Bestelwagen, Combi*, Dubbele cabine, Pick-up en Chassis.*

* De Combi zal later worden geïntroduceerd.

De Amarok V6.
"International pick-up of the year 2018"

De Amarok kan vrijwel elke uitdaging aan. Aan de basis daarvan liggen zijn V6-motor die een koppel van 550 Nm levert, zijn uiterst robuuste chassis, zijn laadbreedte van 1,22 m tussen de wielkasten, de vierwielaandrijving 4MOTION en een optionele 8-trapsautomaat. Zelfs op moeilijk terrein, zoals bij een hellingsgraad van 12%, kan de Amarok (geremde) aanhangwagens van maximaal 3,5 ton slepen*.

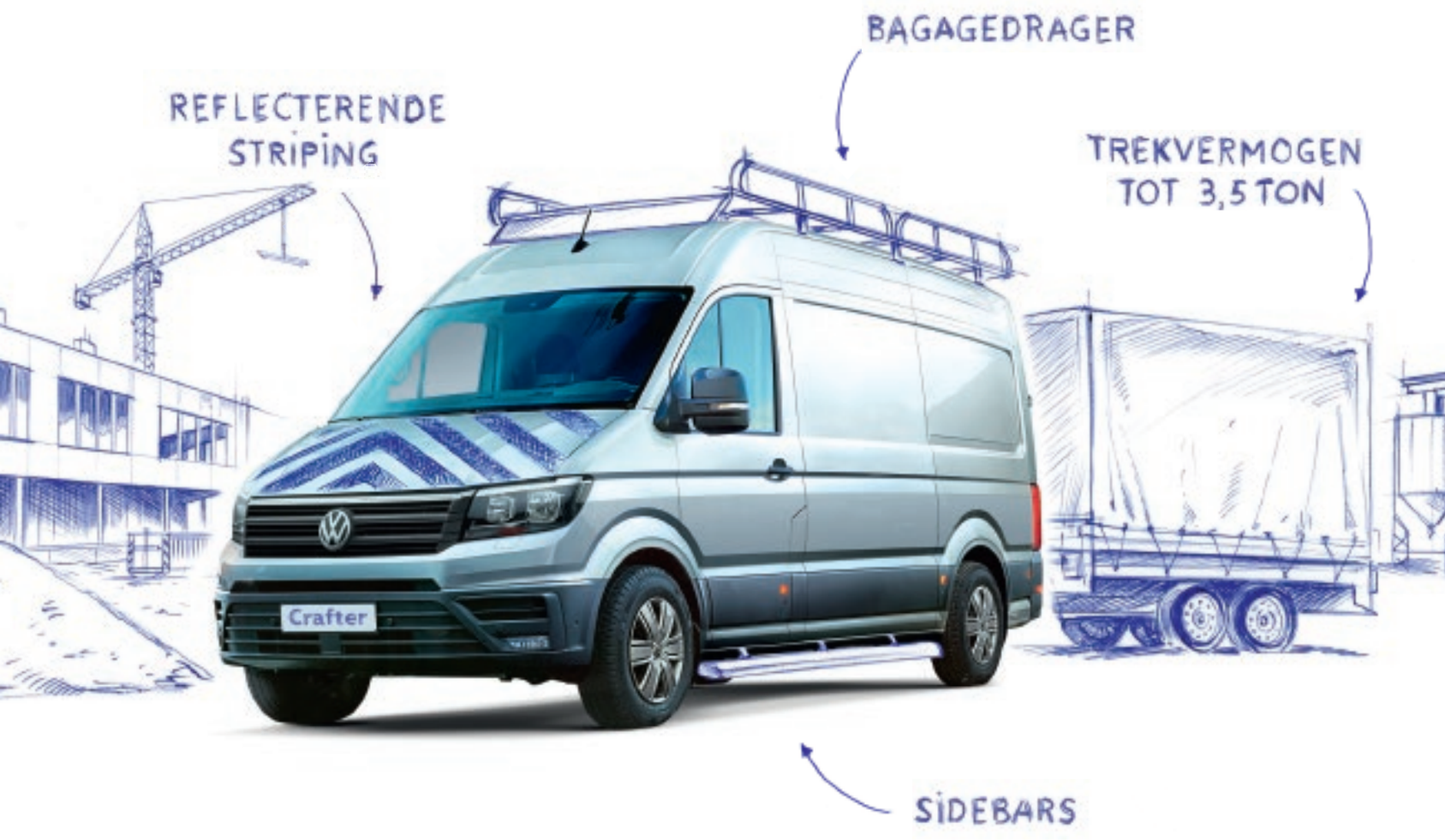
* Amarok, 3.0 TDI-motor met 150 kW/165 kW, permanente vierwielaandrijving 4MOTION, 8-trapsautomaat, 2+1-bladveren en een leeggewicht tot 2.360 kg.

De Caddy Van & Maxi Van.
Experts op elk gebied.

De Caddy Van is beschikbaar met een korte of lange wielbasis. De korte Caddy Van beschikt over een laadvolume tot 3,7 m³* en de Caddy Maxi Van, die 47 cm langer is, beschikt over een laadvolume tot 4,7 m³*. Zijn motoren overtuigen door hun werkingsstilte en zuinigheid. De Caddy is beschikbaar in combinatie met verschillende benzine- en dieselmotoren, maar ook met een motor op aardgas (TGI).

* Met het Flex Plus-pakket.

Jouw beroep, jouw Crafter.



De nieuwe Crafter, ontworpen voor jouw beroep.

De nieuwe Crafter maakt je professionele leven makkelijker: hij past zich volledig aan aan wat jij nodig hebt. Zo biedt hij heel wat elementen vanbinnen en vanbuiten die modulair zijn, 15 rijhulpsystemen, een trekvermogen tot 3,5 ton en een groot gamma aandrijfsystemen: 4MOTION, voor- en achterwiel-aandrijving (beschikbaar met manuele 6-versnellingsbak en 8-trapsautomaat). Allemaal troeven die de nieuwe Crafter tot de beste uit jouw sector maken.

Test nu je nieuwe collega bij je Volkswagen Bedrijfsvoertuigen-concessiehouder.

Commercial Vehicles

D'leteren Geef voorrang aan veiligheid. Milieu-informatie (KB 19/03/2004): www.volkswagen-commercial-vehicles.be

FORD MOTOR COMPANY

Algemene gegevens

Ford Motor Company (Belgium) N.V.
Hunderenveldlaan 10
1082 Brussel

Contactpersoon

Patrick van der Aa
Commercial Vehicles Sales & Marketing Director
Tel: 0473/ 540 427
E-mail: pvander2@ford.com

Geweldig nieuws: de nieuwe Transit Custom is onderweg.

Verwacht alvast een pak verbeteringen en verfijningen. Zo biedt de nieuwe 2,0-liter Ford EcoBlue-motor bijvoorbeeld een verhoogde efficiëntie en langere onderhoudsintervallen. En zelfs het nieuwe exterieurdesign garandeert praktische en zakelijke voordelen, zoals een betere restwaarde.
De nieuwe Transit Custom, een vervolmaking op alle vlakken. Check enkele nieuwigheden en ontdek waarom deze bestelwagen een uitstekende kandidaat voor uw vloot vormt

Strengere, modernere exterieurstyling

Een herontworpen grille, een meer uitgesproken voorkant, een nieuw mistlampontwerp en een reeks opvallende koplampopties geven de nieuwe Transit Custom een stoere, rechttoe rechtaanuitstraling. Een praktische en stijlvolle, vlak ingewerkte zijschuifdeur draagt eveneens bij tot een moderne, opvallende verschijning op de weg.

Comfortabeler, beter geconnecteerd

Het interieur is tegelijk heel comfortabel en functioneel, onder meer dankzij de nieuwe stoelbekledingen, een intrekbare bekerhouder en talrijke opbergruimtes. Collega's veilig in contact houden en entertainen? Het lukt probleemloos met het nieuwe SYNC 3 systeem, waarmee bestuurders kunnen bellen, muziek beluisteren en de navigatie bedienen, door middel van spraakopdrachten of handig touchscreen. SYNC 3 maakt zelfs een verbinding met AppLink, Apple's CarPlay™ en Android Auto™.

Een reeks nieuwe Driver Assistance technologieën

Het Blind Spot Information System waarschuwt u als er zich een voertuig in een van uw dode hoeken bevindt (inclusief Cross Traffic Alert, voor wanneer u achterwaarts een parkeerplaats verlaat). De Traffic Sign Recognition identificeert verkeersborden en snelheidslimieten en toont ze als pictogrammen op het instrumentenpaneel, terwijl de Intelligent Speed Assist uw maximale snelheid in de gaten houdt.

Eersteklas laadvermogen

Ford Transit stond altijd al bekend om zijn praktische bruikbaarheid. Bij de nieuwe Ford Transit is dat niet anders. Hij vervoert makkelijk 8' x 4'-borden op hun zijde of plat op de grond. Dat lukt trouwens evengoed voor drie europallets en items tot 3 m lang (mogelijk dankzij het flexibele doorlaadschot). De nieuwe Ford Transit beschikt over een laadvermogen van 6 kubieke meter, de beste in zijn klasse voor commerciële voertuigen tot 1 ton.

Tourneo Custom

Met zijn extra ruimte en 30 verschillende zitplaatsmogelijkheden is de nieuwe Tourneo Custom efficiënter, passagiersvriendelijker en flexibeler dan ooit.
Bovendien straalt het intelligente ontwerp en de eigentijdse styling van de wagen pure professionaliteit uit.
Door een hele reeks aanpassingen garandeert de nieuwe Tourneo Custom een buitengewoon comfortabele, ontspannende en lonende rijervaring. Kortom, een plezier om met deze bijzondere wagen de baan op te gaan.
De nieuwe Tourneo Custom biedt plaats aan maximaal negen personen. En dankzij de nieuwe, multifunctionele conferentiestoelen kunnen chauffeurs een flexibele, professionele werkruimte creëren voor hun passagiers.

Blijf verbonden

Om uw passagiers nog beter te dienen, beschikt de nieuwe Tourneo Custom achteraan standaard over 6 USB poorten. Telkens op makkelijk bereikbare plaatsen, zodat medereizigers onderweg hun mobiele apparaten kunnen opladen. U vindt trouwens ook twee USB poorten vooraan.

Een goede reputatie bouw je samen met de Nieuwe Ford Transit Custom.

Ontdek de nieuwe Transit Custom

Een goede indruk maak je van bij het begin. En met de Nieuwe Ford Transit Custom is het meteen raak! Zijn vernieuwd uiterlijk en interieur, zijn complete standaarduitrusting en de introductie van nieuwe technologieën op vlak van veiligheid en connectiviteit leggen de lat nog hoger.
Ontdek hoe de Nieuwe Ford Transit Custom mee bouwt aan uw goede reputatie.

Ford
Go Further

6,2-7,2 L/100 KM. 161-187 G/KM CO_2. (NEDC)

Verbruik en uitstoot geldig voor de uitvoering met banden zoals beschreven in de standaarduitrusting. Optionele banden kunnen een andere CO_2-uitstoot en verbruik tot gevolg hebben. Contacteer uw Ford-verdeler voor meer informatie of raadpleeg www.nl.ford.be. **Geef voorrang aan veiligheid.** Milieu-informatie [KB 19/03/2004]: www.nl.ford.be/milieu. **ford.be**

Met deze nieuwe generatie heeft Scania de spijker recht op de spreekwoordelijke kop geslagen: de fabrieken in Södertälje hebben moeite om de vraag bij te benen. En dat voor een truck die bij zijn lancering nogal wat negatieve commentaar te verwerken kreeg in de social media. Onterecht, bleek ook uit onze testrit door de bijzonder warme Ardennen.

Test
Scania R450 A4x2NB

Want de testrit mocht einde juni plaatsvinden onder een heuse hittegolf. Dat het de rest van de zomer kwakkelweer zou zijn, konden we toen nog niet vermoeden. Maar de nieuwe Scania met zijn 450 pk sterke 13 liter motor, in lichtblauwe metallic lak gespoten en met stroomlijntrailer, kon zich om 6 u 's ochtends al in een omgevingstemperatuur van 26° C verheugen... overbodig te zeggen dat de airco aan boord overuren heeft geklopt om het rijden een beetje draaglijk te houden. Ondanks het hete weer stond er behoorlijk wat wind, dus de omstandigheden kondigden zich niet bijzonder gunstig aan, zeker wat het verbruik betrof. En op dat vlak heeft Scania in de voorbije tests toch wel een fikse reputatie opgebouwd.

TESTWAGEN

De R450 waarmee we reden had een nieuwe ontwikkeling in het vooronder: de 450 pk sterke 13 liter zescilinder maakt voortaan alleen nog gebruik van SCR nabehandeling van de uitlaatgassen om de euro 6 norm te halen. Bij Scania is dat voortaan de norm, tot en met een vermogen van 500 pk. Vroeger werd een deel van de uitlaatgassen terug de cilinders ingeleid, wat natuurlijk hogere temperaturen in de cilinderkop opleverde. Die hogere temperaturen kunnen in principe een negatieve invloed hebben op de kwaliteit van de smeerolie en belasten het koelsysteem meer. Om het EGR-systeem, dat de uitlaatgassen terugvoerde, overbodig te maken, waren wel een aantal ingrepen nodig. Zo kregen de verbrandingskamers een andere vorm en werden er

nieuwe injectoren voorzien. De vernieuwde inspuiting levert een verbruiksvermindering op van 0,2 tot 0,5 %. De werkingstemperatuur ging omhoog en de olie wordt voortaan met een thermostaat gekoeld. Dat betekent dat het smeermiddel altijd de correcte temperatuur heeft, zodat de motor onder alle omstandigheden een zo laag mogelijke interne weerstand heeft. Zeker bij lagere temperaturen zorgt die ingreep voor de nodige voordelen. Een andere ingreep is de ventilator, die voortaan een directe aandrijving heeft, zonder overbrenging, wat nog eens een procent besparing oplevert bij het brandstofverbruik. Van lage temperaturen hadden we in ieder geval weinig last tijdens onze testrit...

Met 450 pk en 2.350 Nm koppel levert deze Scania meer dan power en trekkracht genoeg voor het gemiddelde werk in Europa en zeker bij ons. De motor geeft al dat vermogen netjes af aan de vernieuwde Scania Opticruise geautomatiseerde versnellingsbak, die bij de Zweden de sexy benaming GRS905R heeft gekregen. De schakeldoos was in onze testtruck ook nog voorzien van de retarder van Scania, een hulprem die met de vingers in de neus, goed is voor zomaar even 4.100 Nm continu remvermogen. Scania heeft de Opticruise voorzien van een wrijvingloze rem op een tertiaire as in de versnellingsbak, waarmee in combinatie met een klassieke syncromesh zeer snel kan worden geschakeld. De rem haalt de snelheid van de tandwielen naar omlaag zodat er snel naar de volgende gang kan worden geschakeld. Vroeger werd hiertoe het toerental van de motor aangepast door middel van een klep die de turbodruk liet wegvallen. Dan moest er na iedere schakeling terug druk worden opgebouwd. Nu kan de turbo zijn werk gewoon laten doorlopen en heeft bovendien het voordeel dat je veel meer gebruik kan maken van het koppel op lange hellingen. Ook de Cruise Controle met Active Prediction werd aangepakt. De CCAP heeft een functie die "pulse and glide" werd gedoopt. Dat betekent dat je bijvoorbeeld een snelheid instelt van 87 km/u, waarna de truck de snelheid kort laat oplopen naar 89 km/u, om ze dan tot 83 km/u te laten zakken. Daarna wordt er weer naar 89 km/u opgetrokken, terug gas gelost zodat de wagen naar 83 km/u (of wat je hebt ingesteld) uitbolt. Persoonlijk had ik na 5 minuten een absolute rothekel aan het systeem en moest de begeleider van Scania bij mij nogal sterk aandringen om de pulse and glide niet onmiddellijk uit te schakelen. Na nog eens 8 minuten kwam ik tot de vaststelling dat we toch echt wel genoeg op de zenuwen van andere vrachtwagenchauffeurs hadden gewerkt en hebben we het vlakke stuk van de omloop gewoon aan een vaste snelheid gereden. Je kan ook overdrijven met het besparen van diesel...

Nog even meegeven dat de testwagen bij weging 39,7 ton op de weegschaal zette en dan vertrokken we vanuit Ranst naar de verre Ardennen.

Leuk detail, de verstralers onder de voorruit.

Dankzij het dakluik stroomt daglicht in het interieur.

TESTRIT

De Waalse regionale regering heeft in de voorbije jaren een fikse inspanning gedaan op het gebied van de snelwegen op haar grondgebied. Werken die echt wel nodig waren en die gelukkig zoetjesaan achter de rug zijn, toch wat onze omloop betreft. Er zijn ergere dingen in het leven dan met een Scania onder een stralend zonnetje door de Ardennen rijden. Wat wel opviel, was het vaak moeilijk in te

De treden staan bijzonder goed geplaatst.

Handig dat de grille niet omhoog moet om ruitensproeiervloeistof bij te vullen.

Geen klachten over de spiegels.

Net geen vlakke vloer,
maar die hebben we echt niet gemist.

schatten rijgedrag van andere weggebruikers: mensen slapen slecht tijdens een hittegolf, wat hun concentratie tijdens het rijden laat achteruitgaan. Ook het feit dat veel mensen de klimaatregeling of airco in hun personenwagen verkeerd gebruiken, maakt dat ze soms inschattingsfouten maken. We hebben dus een aantal door andere weggebruikers uitgelokte remmanoeuvres moeten uitvoeren tijdens onze testrit.

De rit zelf, met een airconditioning die handen vol werk had om het dragelijk te houden in de stuurhut, was een erg prettige ervaring. De new generation van Scania geeft je, door de ingrepen aan de motor en versnellingsbak, altijd het gevoel dat je met meer power onderweg bent dan er op de grille vooraan de truck staat aangegeven. Deze R 450 kwam ook vlot van zijn plek en had nauwelijks moeite met de steile hellingen in Barchon en Theux. Op de N4 is het gebruik van de retarder een waar plezier, omdat hij de mogelijkheid biedt om de truck op precies de snelheid die je wil, stabiel te laten dalen. Het is ook mogelijk om door gewoon het rempedaal aan te tikken, de wagen te laten dalen aan een vaste snelheid. De retarder kan tot 4.100 Nm remwerking leveren. Dat was in ieder geval meer dan voldoende om de 39,7 ton aan gewicht in bedwang te houden. Een bijkomend voordeel is de goede doseerbaarheid.

Het instrumentenpaneel heeft een groot centraal scherm, bijkomende informatie staat om de kleinere schermen in het hart van de snelheidsmeter en toerenteller.

Scania heeft de retarder voorzien van een freewheel. Dat is min of meer hetzelfde mechanisme als bij een fiets terug te vinden is: als je de pedalen stilhoudt, blijf je uitbollen terwijl je een licht geratel hoort. De retarder wordt alleen aan de uitgaande as van de versnellingsbak gekoppeld, als er effectief remvermogen wordt gevraagd. Anders wordt het geheel afgekoppeld door middel van een freewheel,

Een goed afgewerkt dashboard, met een groot scherm voor de radio/navigatie.

Deze cabine biedt veel bergruimte. Handig ook dat de kleppen naar boven opengaan, dan zitten ze niet in de weg.

Het bekende opstapje, dat ook als bank kan worden gebruikt, mag niet ontbreken.

zodat er ook geen bijkomende weerstand in de aandrijflijn ontstaat.

CRUISE CONTROLE

Scania stopt veel moeite in het zo zuinig en comfortabel mogelijk maken van zijn trucks. Een goed voorbeeld daarvan is de vernieuwde cruise controle, die uiteraard het goede weer maakte op onze testtruck. Het komt erop neer dat je als chauffeur meer controle hebt over de werking van de snelheidsregelaar. Zo kan je zelf de ondergrens instellen tot waar de snelheid mag zakken, tot -8% is mogelijk in economy mode. Standard mode laat echter maximaal een vermindering van -2% toe. Maar de grootste verbetering zit in de werking van de active prediction, waarbij de truck veel vloeiender omgaat met de energie die wordt opgebouwd bij het afdalen van een helling. Vroeger, met andere cruise control systemen met active prediction, was het af en toe nog mogelijk als chauffeur om het hier en daar toch nog net iets beter te doen, een paar extra procent te scoren. Dit systeem kan je als gewone vrachtwagenchauffeur echter niet verbeteren. De truck nam op de N4, ideaal gebied om dit te testen, alle hellingen precies zoals het hoort. Zelfs overspeed op de afdalingen werd zo kort gehouden, dat je met maximale snelheid aan de volgende klim kon beginnen, zonder dat er fouten op de tachograafkaart werden geregistreerd. Het gevolg is dat de R450 zo weinig mogelijk diesel door de injectoren jaagt en meteen ook een bijzonder laag verbruik neerzette op onze testomloop, zeker in vergelijking met ander trucks uit de 450 pk-klasse.

RIJDEN

De R-cabine is bij Scania helemaal nieuw en dit is het kleinere broertje van de S-stuurhut. Neem de uitdrukking “kleiner broertje” wel met een korrel zout, want aan ruimte kom je zeker niets te kort. Het grote verschil zit in de afwezigheid van een vlakke vloer: in de S-cabine is de vloer helemaal vlak, hier zitten de voeten van chauffeur en bijrijder 155 mm lager dan het middendeel van de stuurhut. Storend? Eigenlijk helemaal niet, nee. Het betekent wel dat je een trede minder te beklimmen hebt als je aan boord van de trekker gaat, hoewel de plaatsing van de treden en de handgrepen zonder meer uitstekend is te noemen. Ook de zetels zijn, naar goede Scandinavische gewoonte, zonder meer goed; Het dasboard is prima afgewerkt, waarbij alle functie onder handbereik van de chauffeur staan. Het middendeel van de boordplank duikt nu minder

TECHNISCHE FICHE

Scania R 450

Testdatum	22 juni
Temperatuur	bij vertrek, 26°C, aankomst 34°C
Weersomstandigheden	hittegolf
Afstand	426 km in test

Testresultaten

Gemiddelde snelheid, met correctiefactor	71 km/u
Verbruik tussen Antwerpen en Barchon (relatief vlak)	26,1 l/100, gemiddelde snelheid 72 km/u
Verbruik complete test	28,44/100 km
Totaal AdBlue verbruik	10 l
Accelerates	0 – 50 km/u : 22,83 0 – 60 km/u : 27 0 – 85 km/u : 54,7
Geluidsmeting	Stationair: 58 dB(A) 85 km/u: 72 dB(A) Piek: 83 dB(A)

Technische fiche

Merk	Scania
Type	R 450
Cabine	CR20H
Wielbasis	3.750 mm
Motor	DC13 148 450
Vermogen	450 pk (331 kW) bij 1.900 omw/min
Koppel	2.350 Nm van 1.000 tot 1.300 omw/min
Boring x slag	130 x 160 mm
Compressie	19,4 op 1
Versnellingsbak	Scania GRS905R
Brugverhouding	2,59 op 1
Retarder	Scania, R4100, 4.100 Nm/500 kW
Tankinhoud	400 liter (testtank met ontluchting)
AdBluetank	47 liter

Serviceset aan het bed, omvat ook een alarmknop.

ver het interieur in ten opzichte van vroeger, wat netto meer bruikbare ruimte op de motortunnel levert. Handig als je je wil omkleden of wil gaan rusten. Bij het rijden valt ook de andere zithouding op. Vroeger zat je iets meer naar het midden en naar achter in Scania's, zodat bij een ongeval de overlevingskans groter was. De nieuwe cabine heeft echter een veel sterkere structuur, zodat je meer aan de zijkant en naar voor zit. Dat heeft als voordeel dat de breedte van de wagen nu veel makkelijker in te schatten is. Verder is het uitzicht op ronde punten en kruisingen nu sterk verbeterd, ook dankzij de slanke voorruitstijlen en de slanke spiegels. Ook tijdens het uitgesproken hete weer wist de klimaatregeling de temperatuur aan boord draaglijk te houden. En daarvoor werd geen opvallend meerverbruik in de plaats gevraagd. Een sterke prestatie van het merk met de griffoen.

CONCLUSIE

Met de R450 zet Scania een bijzonder fijne wagen neer: stil, vlot, zuinig. Als chauffeur zal je weinig te klagen hebben in deze truck. Als transporteur kan je terugvallen op het lage verbruik en de uitstekende service van Scania. ▲

Jan Voet
Jurylid International Truck of the Year.

Weer een voorbeeldig laag verbruik voor Scania.

Geen onbekende op onze wegen, de huidige versie van de H. Volvo heeft ondertussen de volledige productie van alle FH-varianten naar de fabriek in Oostakker bij Gent overgebracht. En meteen worden er nieuwe uitvoeringen van de FH gelanceerd, zoals deze lightweight, een versie die vooral ingezet moet worden bij transporten waar een hoge nuttige last vereist is.

Test
Volvo FH 460 Lightweight

De trekker waarmee we ons Ardennen circuit gingen afleggen, levert een bijkomende nuttige last op van 300 kg. Op een totaalgewicht van 40 ton voor de hele combinatie, is dat mooi meegenomen, als je bijvoorbeeld met drank of chemicaliën rijdt. Het intelligent samenstellen van de truck en doordacht kiezen of net weglaten van opties, maakt dat deze FH op maat van de transporteur en verlader kan worden gesneden. Maar moet de chauffeur dan toegeven op comfort en werkomstandigheden? Een vraag die na een testrit van 428 km zonder vooroordeel kan worden beantwoord.

We reden in ieder geval onder een staalblauwe lucht, bij zomerse temperaturen, zonder al te veel wind. De Waalse wegbeheerder heeft ondertussen een groot aantal werven op belangrijke wegen weten af te ronden, zodat we bijvoorbeeld in Barchon de brug over de Maas vlot konden oversteken.

Bij het vertrek in Ranst konden we niet naast de truck kijken: een Zweedse nummerplaat is uiteraard een zeldzaamheid bij ons, maar vooral de striping op de cabine viel op. Deze striping kan gewoon bij Volvo besteld worden. De diepblauwe zweepslaglijnen op de staalgrijze cabine gaven een bijzonder fraai effect en benadrukken de lijnen van de Globetrotter-cabine.

Lichtgewicht FH met een gestroomlijnde trailer voor deze test.

De instap in deze FH is hoog, maar de treden en handgrepen zijn goed geplaatst. Volvo steekt veel tijd in het comfort van de chauffeur, dat merk je van bij het eerste contact met deze truck.

Want de huidige FH heeft een behoorlijk grote leefruimte te bieden aan zijn chauffeur. Bijzonder aangenaam in de stuurhut is het grote dakraam, waardoor je overdag altijd in een heldere omgeving je werk kan doen. Ook bij een hoogstaande zon wordt je niet verblind door een teveel aan licht. Bijkomend punt en typisch Volvo: het dakraam doet ook dienst als nooduitgang, moest de wagen onverhoopt kantelen. De nieuwe voorruit is gelijmd en kan ook in een noodgeval vrij moeilijk verwijderd worden. Het dakraam biedt dan de mogelijkheid om snel te ontsnappen.

De cabine heeft een lage motortunnel, maar op die motortunnel beschik je nog altijd over een stahoogte van 1,96 m. Boven de voorruit zitten drie kastjes, waar je een weelde aan spullen in kwijt kan. Deze cabine biedt veel

460 pk was nog niet zo lang geleden de norm, ondertussen levert Volvo veel krachtigere versies van de D13.

Aerodynamische verfijning: deze vinnen houden spiegels en zijruiten schoon.

Een hoge, maar comfortabele instap.

plaats en erg veel bergruimte.
In de cabine kan je rekenen op een uitstekend afgewerkt dashboard met een overzichtelijke instrumentencluster. Volvo maakt gebruik van een aantal details die doordacht zijn en het leven van de chauffeur een heel stuk makkelijker maken. Zo lichten schakelaars op als een functie werd geactiveerd. Het sterke punt bij Volvo blijven de zetels: steun van aan de schouders tot de billen en een voldoende lange zitting van de meubels om je benen te ondersteunen. Het stuur kan makkelijk worden ingesteld, zodat je altijd een goede zit kan vinden. Door de slanke A-stijlen en vooral de slanke spiegels heb je een uitstekend uitzicht. Volvo heeft zelfs de moeite gedaan om een kleine opening te maken in de beugel van de spiegels, zodat je ook daar niet door gehinderd kan worden. Een bijkomend voordeel is het feit dat de spiegels niet in zware stroomlijnkappen zitten.

TESTWAGEN

Om kilo's te besparen, zijn er een aantal interessante ingrepen gebeurd aan deze FH. Zo rijdt de truck rond met een groot aantal aluminium onderdelen, waaronder uiteraard de velgen. Verder kreeg de vooras enkelvoudige bladveren. Dat zijn bladveren met een enkele lamel. Eerlijk gezegd vroeg ik me af of dit geen brug te ver zou zijn: enkelvoudige veren zijn soms nogal stug. Dat betekent dat ze kleine oneffenheden makkelijk doorgeven, om vaak hard te reageren bij grotere obstakels. Dat is bij Volvo eigenlijk niet het geval. De enkelvoudige bladveer stuurt bovendien erg strak, misschien wel een gevolg van het feit dat de onopgehangen massa van de vooras erdoor verkleint. Je kan op een lichtgewicht truck bezwaarlijk de allergrootste cabine monteren, maar met de Globetrotter kom je echt niets tekort: stahoogte, veel plaats en heldere kleu-

Een fraai en overzichtelijk instrumentenpaneel.

De spiegels zijn bijzonder goed.

ren in het interieur maken dat deze stuurhut prettig is om in te verblijven en te werken.
In het vooronder van de testwagen huisde de bekende D13K motor van Volvo, een blok dat in de loop van de jaren heeft bewezen trekkracht en vermogen aan een laag verbruik te kunnen koppelen. De wagen was voorzien van een uitvoering van de D13 die goed is voor 460 pk en 2.300 Nm koppel. Ooit waren dat getallen waarmee Volvo moeiteloos aan de kop van het peloton kon spelen, nu kan je deze motor ook met veel hogere vermogens bestellen. Nog even meegeven dat het blok nu al voldoet aan euro 6 C. De motor was ook voorzien van de VEB+, de Volvo motorrem, want in het kader van de gewichtsbesparing werd er geen retarder gemonteerd. In het hoofdstuk over de testrit komen we hier nog op terug.
Een I-Shift levert alle power netjes aan de hypoïde achteras.
Verder was de truck nog voorzien van een aantal veiligheidshulpmiddelen, tenslotte heeft Volvo op dat gebied een naam hoog te houden. Er was een adaptieve snelheidsregelaar, noodremhulp en rijstrookbewaking, een systeem dat vermoeidheid bij de chauffeur herkent en verder nog een stuurhulp, die de truck in de rijstrook houdt. Op de optielijst was er nogal bescheiden te werk gegaan, met onder meer een navigatiesysteem, digitale radio en een upgrade van de luidsprekers. De truck had ook een internetverbinding. Handig is dat vrijwel alle functies met schakelaars op het stuurwiel kunnen worden aangestuurd.
Voor de neus van de chauffeur prijkt het dashboard, met een centrale klok die de snelheidsmeter en het toerental combineert. De schermen naast deze centrale klok zijn prima af te lezen. De logica waarmee alles bediend wordt, is makkelijk te begrijpen, zodat je niet al te lang moet zoeken naar informatie.

Veel licht en ruimte in de cabine. Het licht komt van het dakraam, dat ook als nooduitgang dienst kan doen.

Achter de grijze stang, de enkelvoudige bladveer, waarmee gewicht bespaard wordt.

De FH biedt veel plaats, met onder meer erg grote stouwvakken.

TESTRIT

Bij de test konden we rekenen op prima weer en redelijk normale verkeersdrukte. De wagen trok vlot op, zelfs met 460 pk en 40 ton combinatiegewicht. Met een acceleratie van iets meer dan een minuut van 0 naar 85 km/u heb je niets te klagen. Bij het eerste deel van de rit tussen Ranst en Luik bewees de ACC uitstekende diensten. Het inhaalverbod voor vrachtwagens op de E313 is verantwoordelijk voor het feit dat je anders de hele tijd je snelheid moet aanpassen aan in- en uitvoegende voertuigen.

Met 375 kW continu remvermogen, kan de VEB+ de truck perfect in het gareel houden.

Handig, deze afstandsbediening waar de vering mee kan wordt aangestuurd.

Hier kon de ACC dat voor een groot deel overnemen. Na de stop in Luik gingen we aan de slag op het meest veeleisende deel van de omloop: de Ardennen. Daar bleek al snel dat het rijden met de VEB+ op de lange afdalingen wat gewenning vraagt: als je met een retarder rijdt, laat je de snelheid van de truck oplopen tot de wagen moet geremd worden. Bij een motorrem is het handiger dat je de wagen meteen bij de afdaling geleidelijk laat remmen zodat de snelheid niet te fel oploopt. Voor de commerciële snelheid maakt dat niet zoveel verschil, maar we moesten op de steilste en langste stukken wel de bedrijfsremmen aanspreken om de truck in het gareel te houden.
Met klimmen had de combinatie D13K en I-Shift weinig moeite. Jammer genoeg was het verkeer in Barchon veel te druk om een echte meting te kunnen uitvoeren, maar de FH liet ons niet op onze honger zitten als het om beklimmingen ging.

Het strakke stuur kwam van pas op het moment dat we de snelwegen verlieten. De FH heeft met deze lichtgewicht vooras een zeer goed sturend onderstel. Dat kan je nog verbeteren door de montage van de Volvo Dynamic Steering, die hier om gewicht te besparen achterwege was gelaten.

Opvallend stille truck trouwens, deze FH, ook als het steil bergop gaat. De cabine is een waar genoegen als het zonnetje schijnt: je zit altijd in het licht, wat een gevoel van ruimte geeft.

Bij het laatste deel van de rit hadden we vrij veel geluk met het verkeer in Brussel, waar we zonder de minste hinder over de ring naar Antwerpen konden rijden.
Dat zoiets in ons land niet kan blijven duren, merkten we in Antwerpen. Daar doken we zonder fout een fikse file in. Die leverde een meerverbruik op van 0,4 l/100 km. Dat meerverbruik is van ons eindresultaat afgetrokken, om een vergelijkbaar cijfer te hebben met andere trucks.

CONCLUSIE

Ooit stond de woorden lichtgewicht vrachtwagen en gebrek aan comfort meestal in dezelfde zin. Volvo bewijst ondertussen met deze FH dat zoiets echt niet meer het geval hoeft te zijn. De truck beschikt met zijn 460 pk over voldoende vermogen, hoewel wij spontaan voor de 500 pk zouden opteren. Meer power vertaalt zich nogal eens in een hoge herverkoopswaarde...

Het verbruik in de test was zonder meer correct: 31,9 l/100. Het Adblue verbruik was met 10,9 liter eerder aan de hoge kant, maar AdBlue is gelukkig veel goedkoper dan diesel.
Met deze lichtgewicht trekker zal Volvo tal van gespecialiseerde transporteurs kunnen weten overtuigen. Als chauffeur van deze FH heb je in ieder geval weinig reden tot klagen. ▲

Jan Voet
Jurylid International Truck of the Year.

TECHNISCHE FICHE

Volvo Trucks FH 460 Lightweight

Testdatum	2 juni
Temperatuur	bij vertrek, 20°C, aankomst 29°C
Weersomstandigheden	lichte zuidenwind, zonnig
Afstand	421 km in test

Testresultaten

Gemiddelde snelheid, met correctiefactor	73 km/u
Verbruik tussen Antwerpen en Barchon (relatief vlak)	27,2 l/100, gemiddelde snelheid 73 km/u
Verbruik complete test	31,9/100 km
Totaal AdBlue verbruik	10,9 l
Accelaraties	0 – 50 km/u : 26,3 0 – 60 km/u : 33,08 0 – 85 km/u : 58,26
Geluidsmeting	Stationair: 57 dB(A) 85 km/u: 71 dB(A) Piek: 79 dB(A)

Technische fiche

Merk	Volvo Trucks
Type	FH 460 4x2
Cabine	Globetrotter
Wielbasis	3.800 mm
Motor	D13K
Vermogen	460 pk (338 kW) van 1.400 tot 1.800 omw/min
Koppel	2.300 Nm van 900 tot 1.400 omw/min
Boring x slag	131 x 158 mm
Compressie	geen opgave
Versnellingsbak	I-Shift AT2612F
Brugverhouding	geen opgave
VEB+	375 kW bij 2.300 omw/min
Tankinhoud	405 liter (testtank met ontluchting)
AdBluetank	64 liter

Met een middelgrote stuurhut en al even middelzware krachtbron van rond de 450 pk, staan deze trekkers zeker niet in de voorste gelederen van het peloton. Maar ze vormen wel het overgrote deel van de vrachtwagens waarop onze economie steunt. Reden genoeg voor een uitgebreide vergelijking.

1000 puntentest: brave

Goed gebouwd, maar zonder overtollig spek: zo kan je de eigenschappen van de hogere middenklasse in trekkerland wel kort samenvatten. Gezonde ambitie tegenover dwaze hoogmoed, als het ware. Kortom, ouderwetse degelijkheid wordt hier nog hoog aangeschreven, een eigenschap die in tijden van pochen op sociale media bijna een zeldzaamheid is geworden. Dat vertaalt zich in een motorisering van rond de 450 pk en hoge koppelwaarden uit motoren met een inhoud van 13 liter. Voor de cabine wordt een compromis gezocht tussen ruimte en stroomlijn: meer dan plaats genoeg om met tevreden chauffeurs te kunnen werken, maar geen stuurhut die een klein fortuin kost voor ruimte waar vaak weinig mee gedaan wordt. De wagens in de test hebben dan ook de middelgrote cabines: zo had Mercedes-Benz Actros een Streamline cabine, de nieuwe Scania R een Highline cabine en de Volvo FH was uitgerust met de bekende Globetrotter stuurhut. Bij de Actros konden de testers zich meteen de vraag stellen of de keuze voor de Streamline-

burgers

uitvoering niet een beetje kort door de bocht was. Toch niet, klonk het van bij de driepuntige ster, want bij de testwagen ging het om een Streamline cabine met vlakke vloer. En dat is een eigenschap die deze stuurhut meteen een fikse voorsprong geeft ten opzichte van zijn mededingers in deze vergelijkende test. Scania biedt natuurlijk ook een cabine met vlakke vloer aan, maar dan wel alleen in de S-versie. Volvo heeft helemaal geen vlakke vloer. Maar een vlakke vloer heeft ook nadelen: de instap is merkelijk hoger en relatief gesproken is de vrije binnenhoogte iets kleiner.

Het zou een vergissing zijn te denken dat de Streamline een armtierig bestaan in de schaduw van zijn grotere Giga- of BigSpace cabines moet leiden, waarbij je veel moet toegeven op ruimte en comfort. Tot aan de gordellijn is er qua interieur niet veel verschil binnen de familie. Deze versie biedt niet de knappe achterwandmodule met kasten en bergruimte, die je dan weer wel bij Volvo kan bestellen. Ook Scania is wat dat betreft overstag gegaan: in de nieuwe generatie trucks kan je zo'n kastenachterwand ook af fabriek bestellen. Om dat gemis in de Actros tegen te gaan, is er in plaats van een bovenbed een bagagenet aangebracht, waarin je zo'n beetje als in een hangmat spullen kwijt kan. Voordeel is in ieder geval dat het heel weinig plaats inneemt als het niet gebruikt wordt.

Wat de rest van de afwerking van het interieur van de Actros betreft: die dwingt respect af. De afwerking, smalle naden en perfecte passing van het interieur verdient alle lof. Zo zijn er de laden die in het midden van het dashboard

Meten is weten, is al jaren het motto van de 1000-punten test.

werden aangebracht, wat samen met de vlakke bodem een duidelijke plus is die de andere kandidaten niet hebben. De bergruimte in het centrale meubel is voorbeeldig, handig te bereiken en je kan er bijzonder veel in kwijt. Een ander sterk punt is de indeling van de Streamline cabine: het bed is 740 mm breed, en toch beschikt de bestuurdersstoel over de grootste verstellengte om naar voor en achter verschoven te worden. Zowel Scania als Volvo knijpen ter hoogte van de zetel een stukje van de breedte van het bed. En tegelijk kan je de zetel ook minder in langsrichting verstellen. Het geeft aan dat Mercedes-Benz veel heeft geïnvesteerd in het comfort voor de chauffeur. Bovendien kan het interieur nog altijd mee met de concurrentie, ook al werd deze cabine in 2011 voorgesteld. In het vooronder is bij de Actros 1845 van vandaag de tweede generatie van de OM471 aan de slag. Die levert zijn vermogen aan een aandrijflijn die grondig geoptimaliseerd werd. Dat er brandstof moet worden bespaard, stond bij de upgrade in hoofdletters en onderlijnd geschreven. Dat merk je aan de spoilerlip in de voorbumper tot en met de achteras, die olie uit het differentieel weghaalt als dat kan. Tegelijk wilden de ingenieurs van Mercedes-Benz meer trekkracht in de lage toeren aanbieden.

De Eco-modus van de PowerShift geautomatiseerde versnellingsbak maakt trouwens graag en veel gebruik van een laag toerental. Dat

De Actros zette een sterke prestatie neer, ook al is dit het oudste model in de competitie.

leverde in de test de tweede plaats op in de vergelijking van het brandstofverbruik, met een eerste plaats als het over AdBlue-verbruik gaat. Voor die zuinigheid betaal je wel een prijs, menen de testers: de wagen is in Eco-modus zeker niet de vlotst rijdende truck.
Het doel heiligt natuurlijk de middelen als het erop aankomt minder peperdure dieselolie door de injectoren te jagen. Maar dat betekent niet dat de dreun van de OM 471 zo dof in het interieur moet doordringen. De klank op zich werd ook als onaangenaam ervaren door de testers. De trillingen van de aandrijflijn zijn zelfs in het stuurwiel voelbaar. Ook het feit dat de ophanging van de vooras onder bepaalde omstandigheden aan de grenzen van het comfort knabbelt, maakt het verblijf in de stuurhut niet aangenamer.

OUD EN NIEUW

Een half decennium ligt er tussen de in 2016 voorgestelde nieuwe Scania en de Actros, waarvan de vierde en huidige generatie in 2011 werd gelanceerd. Er zou dus een wereld

VERGELIJKENDE METINGEN

		MERCEDES-BENZ ACTROS 1845 LS STREAMSPACE	SCANIA R 450A4X2NA CR20H	VOLVO FH460 GLOBETROTTER
Testronde 1	km/u	83,2	84,3	83,9
	l/100 km	31,2	29,6	31,5
Testronde 2	km/u	83,5	84,1	83,9
	l/100 km	30,4	30,6	31,1
Testronde 3	km/u	83,9	84,3	83,5
	l/100 km	30	29,9	31,3
Gemiddelden	km/u	83,7	84,2	83,7
	l/100 km	30,5	30	31,3
	l/100 km AdBlue	1,9	3,1	3,4
Verbruik bij vollast				
3 x klim aan 5 %, gemiddeld	l/100 km	94,7	99,9	100,2
	km/u	62,6	69,9	65,7
Schakelen vanwege klim		26	23	21
Klimvermogen in hoogste gang	%	2,60/2,84*	2,78	2,84
Toerental bij 85 km/u	omw/min	1.161	1.187	1.209
Vermogen bij 85 km/u	pk	425	395	395
Vermogen bij 1.300 omw/min	pk	462	435	425
Verkanting koppel	%	11,7/22*	41	28
Topsnelheid in hoogste achteruitversnelling	km/u - omw/min	8,8/1.800	12,4/1.900	7,2/1.800
Motorrem (opgave fabrikant)	Max. kW aan omw/min	400/2.300	256/2.400	375/2.300
Acceleratie				
in seconden	0 - 85 km/u	66,4	57,1	60,6
in hoogste versnelling	70 - 85 km/u	19	17,8	17,5
Geluidspeil cabine				
in dB(A)	bij 85 km/u	63,4	61,6	60,1
Volgas bergop/ stationair		66/52,7	63,5/52	61,8/49
Onderhoud				
Oliewissel	tonkm	150.000	150.000	100.000
Gewichten				
Leeg, inzetbaar	kg	7.283	7.194	6.953
Nuttige last	kg	10.717	10.806	11.047
Testgewicht	kg	39.300	39.200	39.000
Kosten				
Catalogusprijs	euro	109.000	109.000	106.000
Brandstofkost per km	eurocent	29	29	30
AdBlue per km	eurocent	1	2	2
Reparaties, onderhoud per km	eurocent	8	9	9
Totaal variabele kosten per km	eurocent	42	43	44
Vaste dagelijkse kost	euro	201	201	197
Vaste kosten per km	eurocent	32	32	32
Totale kosten per km	eurocent	74	75	76

Testtraject: A62/A1: Kusel tot Salmtal en terug

Voertuigen met zelfde cabine-uitrusting, zonder reservewiel, lichtmetalen velgen, 400 liter diesel, 60 liter AdBlue, dakspoiler, fenders, twee bedden, 315/70 R 22,5 banden

Kostenberekening voor Duitse markt, BA en omnium, kmprestaties 150.000 per jaar, gebruiksduur voertuig 4 jaar

De afwerking van de cabine staat op hoog niveau bij Mercedes-Benz.

Veel bergruimte boven de voorruit in de Actros.

Mercedes-Benz biedt ook de grootste verstelmogelijkheden van de stoel.

Dit net is een alternatief voor kastjes tegen de achterwand. Leeg neemt het geen plaats in.

van verschil tussen de twee trucks kunnen liggen, maar dat is toch niet het geval. De Actros kon bij zijn eerste verschijning voor zijn interieur op applaus rekenen, de Scania doet hem dat na, maar dan met zijn eigen en eigenzinnige karakter.

Waar het om de aandrijving gaat, heeft Scania in tegenstelling tot Mercedes-Benz helemaal afscheid genomen van het terugvoeren van uitlaatgassen in de cilinderkop. Al bij de voorstelling van de nieuwe lijnmotoren van de nieuwe generatie was EGR verleden tijd en sinds kort doen ook de V8-krachtbronnen het zonder, wel met uitzondering van de krachtigste variant van 730 pk. Daarbij was het bijzonder handig dat Scania geen rekening diende te houden met de erg strenge milieunormen uit de Verenigde Staten. Mercedes-Benz verkoopt daar een aangepaste versie van de OM 471 onder de merknaam DetroitDiesel. Scania optimaliseert dus de verbranding van dieselolie, om de nabehandeling aan filters en SCR over te laten. Dat de rekening klopt, blijkt uit de meetresultaten van de test: met een halve liter minder dan de Mercedes-Benz, haalt de Scania met de vingers in de neus 30 l/100 km. Maar met een verbruik van 3,1 l/100 km tegen slechts 1,9 l/100 km heeft de nieuwe Zweed een grotere AdBlue-dorst dan de Duitser. Dat is vanwege de hogere NOx uitstoot.

Een groter verschil zien we in de prestaties: 84,2 km/u gemiddeld, terwijl de Actros afklokt op 83,7 km/u. Dat lijkt geen groot verschil, maar je merkt het echt als je rijdt. Dat komt in de eerste plaats omdat Scania met een standaardinstelling van de aandrijflijn werkt, terwijl je bij de Actros automatisch in Eco-modus bolt. De standaardinstelling van Södertälje is tegelijk vlot en zuinig.

GOED EVENWICHT

Scania biedt in het interieur ook een goede verhouding tussen de hoogte van de motortunnel, de instaphoogte en de hoogte van de binnenruimte. Dat evenwicht wordt bereikt door de laagste instaphoogte van het deelnemersveld en tegelijk de grootste binnenhoogte te verwezenlijken. De motortunnel is 17 cm hoog. In de kasten boven de voorruit beschik je in de Scania-cabine over een forse hoeveelheid bergruimte. Iets bescheidener is de ruimte onder het bed. Ook het kastje in de middenconsole is minder ruim. De cabine geeft niet het ruimtegevoel dat je in de Actros wel hebt: dat komt door de vorm, die een beetje toeloopt naar boven. Maar ook de beenruimte is min of meer beperkt bij Scania. Achter de zetel is het bed maar 670 mm breed, terwijl je over slechts 290 mm afstand beschikt om de bestuurderszetel in de lengterichting te verschuiven.

AFMETINGEN CABINE

	MERCEDES-BENZ STREAMSPACE	SCANIA CR20H	VOLVO FH460 GLOBETROTTER
Breedte, lengte buitenzijde	2.500/2.300	2.470/2.270	2.495/2.225
Hoogte treden	399/325/320/330/330	387/395/388/324	428/382/388/389
Totale instaphoogte	1.704	1.494	1.587
Afstand voorruit/achterwand	2.058	2.080	2.074
Afstand tussen zijruiten	2.345	2.285	2.341
Afstand tussen deuren	2.189	2.009	2.082
Breedte voetruimte chauffeur	676	587	680
Binnenhoogte voor zetel	1.843	2.017	1.958
Binnenhoogte midden cabine	1.853	1.935	1.924
Hoogte motortunnel	vlakke vloer	196	99
Breedte bovenbed	geen bed	geen bed	geen bed
Breedte onderbed	740	670-790	640-800
Oppervlakte matras (m2)	1,60	1,59	1,43
Bergruimte onder bed (liter)	1.702	134	156
Bergvak buiten links (liter)	239	221	198
Bergvak buiten rechts (liter)	239	231	198
Inhoud kasten voor/achter (liter)	83/-	244/375 (achteraan optie)	145/180 (achteraan optie)
Grote lade vooraan (liter)	39	18	11
Totaal bergruimte (liter)*	770	848/1.223	708/888
Aantal flessen/bekerhouders	6	5	6
Intern volume cabine (m3)	8	8,26	8,38
Verstelling zit	50	60	50
Lengte/hoogteverstelling chauffeurszetel	305/130	290/100	280/90
Stuurwielverstelling, hoek/hoogte	30°/105mm	34°/75mm	40°/100mm

alle maten in mm, tenzij anders aangegeven
* opgave zonder en met optie

De cockpit van de Scania is rijkelijk besmukt met schakelaars en ook deels naar de chauffeur toegeneigd. Handig zijn de schakelaars die op de deur werden gemonteerd, meer bepaald op de armleuning aan het venster. Het instrumentenpaneel, met zijn twee grote klokken, is bijzonder overzichtelijk. Het grote middendisplay is overzichtelijk, terwijl in het hart van de klokken telkens een klein scherm werd voorzien. Het stuur is ook van toetsen voorzien, en dat op een doordachte manier. Jammer genoeg voel je wel schokken in het stuur en die zijn vrij scherp voelbaar. De vooras met zijn bladveren met dubbele bladen biedt daar zeker nog ruimte voor verbetering.

NOG EEN ZWEED

Volgens de testers was de lancering van de Volvo FH in 2013 een moedige stap in vrachtwagenland en bracht een opvallende nieuwe truck voort. Dat begint bij kleine details, zoals de schuin naar voor geplaatste handgreep voor de deuren. Daarmee wordt een logica doorbroken die al tientallen jaren dicteert dat de deurklink ofwel waterpas ofwel loodrecht moet staan. Een licht schuinstaande handgreep blijkt trouwens beter in de hand te liggen dan de oplossingen die tot nog toe werden aangeboden.

Het hele design van de FH kiest trouwens voor onderkoelde en strakke vormgeving waarbij er niet automatisch voor een ontwerp wordt gekozen dat in het verleden altijd al werd toegepast. De cabine van de FH biedt een indruk van ruimte en licht, door zijn brede front, dat door de grote grille wordt verdeeld. Ook het dashboard maakt gebruik van eenvoudige vormen en duidelijke lijnen. Het dashboard ziet er dan ook eenvoudig en strak uit. Dat Scandinavisch minimalisme valt het meest op in het instrumentenpaneel, waar toerenteller en snelheidsmeter in een enkele centrale klok zitten. Links en rechts zijn er schermen die bijkomende informatie aanbieden. De FH heeft een reuzengroot dakluik en het invallende licht levert een helder en bijzonder licht cabine-interieur op. Het luik zou eigenlijk 'dakkapel' moeten genoemd worden. De centrale kast boven de voorruit is aangepast, zodat nog meer licht naar binnen kan stromen. Het luik moet in noodgeval dienst kunnen doen als nooduitgang omdat de voorruit van de FH zo stevig verlijmd is. Door de grote opening heb je trouwens een massa plaats om je om te kleden.

Tegelijk geeft dat ook een minder punt aan van de stuurhut: zonder dit dakluik zou je misschien wel wat voorzichtig moeten zijn als je je omkleedt. De stuurhut valt zelfs een paar

millimeter korter uit dan zijn voorganger. Het is een beetje een dubbel verhaal: door de vormgeving lijkt het een grote cabine, maar ten opzichte van de vorige generatie is de winst eerder beperkt.

Je merkt dat ondermeer aan de hendels voor de motorrem en de ruitenwissers, die dicht op mekaar werden gemonteerd. Terwijl bij Mercedes en Scania de middenconsoles overzichtelijk en duidelijk zijn, is het bij Volvo meer gekunsteld. De plaatsing van de joystick waarmee de I-Shift wordt bediend, rechts op de chauffeurszetel, hindert het openen van de schuif onder het bed, wat aangeeft dat er zeker geen ruimte op overschot is.

Ook bij het rijden krijg je een dubbel gevoel bij FH. Om te beginnen zijn er tal van zaken waar de testploeg echt enthousiast over was. De stilte in de cabine is zonder meer voorbeeldig, de truck is merkelijk stiller dan zijn twee tegenstanders in deze test. De motor laat de truck echter wat in de steek: die doet afbreuk aan de rij-ervaring. Het stuurgevoel is dan weer onderkoeld en bijzonder nauwkeurig.

Scania is de meeste recente nieuweling. De verwachtingen waren hoog gespannen.

De CR20 cabine van Scania biedt veel bergruimte, zoals in deze kastjes boven de voorruit.

De kastmodule tegen de achterwand van de Scania.

UITRUSTINGSOPTIES

	MERCEDES-BENZ	SCANIA	VOLVO
Weergave op scherm			
Olie	#	#	#
Koelwater	#	#	#
Ruitenwisservloeistof	#	0	#
Oliepeil stuurbekrachtiging	#	0	0
Controle remmen	#	#	#
Controle lampen	#	#	#
Console achterwand			
Interieurverlichting	#	#	#
Wekker	#	#	#
Standkachel	#	#	#
Schuifdak/Deuren	#/0	#/0	#/0
Interieurverlichting			
Dimbaar	#	#	#
Rood of groen licht	#	#	#
Bijkomende lichtpunten	#	0	0
Aansluitingen in de cabine			
12V/24V	1 + 5	8 + 6	2 + 4
ASB/Aux	3 + 2	3 + 1	3 + 1
Perslucht	#	#	#
Deurmodule			
Spiegelverstelling links	#	#	#
Spiegelverstelling rechts	#	#	#
Spiegelverwarming	#	#	#
Deurvergrendeling	#	#	#
Deuren apart vergrendelen	#	#	#
Verlichting deurmodule	#	#	#
Veiligheid			
Sensor koppelschotel	#	#	#
Inhaalassistent	#	0	#
Dynamische bochtenverlichting	0	0	#
Lichtsensor	#	#	#
H7 koplampen	#	#	#
Xenonkoplampen	#	0	#
LED-koplampen	0	#	0
Koplampreinigingsinstallatie	#	#	#
Bandendrukcontrole	#	#	#
Hillhold	#	#	#
Controle schokdemping	#	0	0
Vermoeidheidsbewaking	#	0	#
Alco-lock	#	#	#
Temperatuurwaarschuwing	#	#	#
ACC met stop & go	#	#	0
Regensensor	#	#	#
Night Lock	0	#	0
Remhulp voor bewegende voorwerpen	#	#	#
Remhulp voetgangerherkenning	#	#	#
Zij-airbags	0	#	0

beschikbaar, standaard of optie
0 niet beschikbaar

TECHNISCHE FICHES

	MERCEDES-BENZ ACTROS 1845 LS	SCANIA R 450 A4X2NA
Motor	zescilinder in lijn, OM 471 LA, 2de generatie met turbo en intercooler, cilinderkop in 1 deel, 4 kleppen per cilinder, dubbele bovenliggende nokkenas, SCR, EGR, DPF, euro 6	zescilinder in lijn, DC13 - 148, turbo en intercooler, cilinderkop per cilinder, 4 kleppen per cilinder, enkele nokkenas, SCR, DPF, euro 6
Boring x slag, mm	132/156	130/160
Inhoud	12.809 cm^3	12.742 cm^3
Werkingsdruk	21,6 bar bij max. koppel	23,18 bar bij max. koppel
Max. vermogen	330kW (449 pk) bij 1.600 omw/min	331kW (450 pk) bij 1.900 omw/min
Max. koppel	2.200/2.400 Nm bij 1.100 omw/min	2.350 Nm bij 1.000 - 1.300 omw/min
Inspuiting	Common, 2.700 bar injectiedruk, 8 gatsinjectoren	Common, 2.100 bar injectiedruk, 8 gatsinjectoren
Overbrenging		
Koppeling	automatisch bediende droge enkelschijfskoppeling, 430 mm diameter	automatisch bediende droge enkelschijfskoppeling, 430 mm diameter
Versnellingsbak	Mercedes-Benz G211-12, drieversnellingsbak met range- en splittergroep. 12 versnellingen, 4 achteruitversnellingen, prise directe, geautomatiseerd schakelen	Scania GRS895F, drieversnellingsbak met range- en splittergroep. 12 versnellingen, 2 achteruitversnellingen, prise directe, geautomatiseerd schakelen
Achterbrug	Hypoïde achteras met differentieelsper, 2,53 op 1 = 138 km/u bij 1.800 omw/min met 315/70 R 22,5 banden	Hypoïde achteras met differentieelsper, 2,59 op 1 = 136,1 km/u bij 1.900 omw/min met 315/70 R 22,5 banden
Chassis	Vooraan gespreide U-profielen met geklonken en geboute dwarsdragers. Tweeblads bladveren vooraan, 4 luchtbalgen achteraan. ZF 8089 stuurbekrachtiging, 17 tot 20 op 1, geventileerde schijfremmen, max. tankvolume 1.300 liter zonder reservewiel	Vooraan gespreide U-profielen met geklonken en geboute dwarsdragers. Tweeblads bladveren vooraan, 4 luchtbalgen achteraan. ZF 8089 stuurbekrachtiging, 17 tot 20 op 1, geventileerde schijfremmen, max. tankvolume 1.500 liter zonder reservewiel
Wielbasis	3.700 mm	3.750 mm
Draaicirkel	15.000 mm	15.868 mm
Cabine	Mercedes-Benz StreamSpace, hoog dak, 4 luchtbalgen, elektrohydraulische kantelinrichting	Scania CR20H, hoog dak, 4 luchtbalgen, elektrohydraulische kantelinrichting met afstandsbediening

In de cabine met vlakke vloer zijn deze schuiven iets groter.

VOLVO FH 460

zescilinder in lijn 13DK460, turbo en intercooler, cilinderkop in 1 deel, 4 kleppen per cilinder, bovenliggende nokkenas, SCR, EGR, DPF, euro 6

131/158
12.777 cm^3
22,62 bar bij max. koppel
338kW (460 pk) bij 1.400 - 1.800 omw/min
2.300 Nm bij 1.000 - 1.400 omw/min
Common, 2.400 bar injectiedruk, 8 gatsinjectoren

automatisch bediende droge enkelschijfskoppeling, 430 mm diameter
Volvo I-Shift AT2612F, drieversnellingsbak met range- en splittergroep. 12 versnellingen, 4 achteruitversnellingen, prise directe, geautomatiseerd schakelen
Hypoïde achteras met differentieelsper, 2,64 op 1 = 126,5 km/u bij 1.800 omw/min met 315/70 R 22,5 banden
Vooraan gespreide U-profielen met geklonken en geboute dwarsdragers. Tweeblads bladveren vooraan, 4 luchtbalgen achteraan. Volvo stuurbekrachtiging, 17 tot 20 op 1, geventileerde schijfremmen, max. tankvolume 1.470 liter zonder reservewiel
3.700 mm
14.600 mm
Volvo Globetrotter, hoog dak, 4 luchtbalgen, elektrohydraulische kantelinrichting met afstandsbediening

Strakke boordplank bij Scania.

De dakspoiler verstellen is bij de griffoen een fluitje van een cent.

Veel ruimtegevoel door de overvloed aan licht in de cabine.

De stahoogte in de drie cabines is ruim voldoende.

Het dashboard van de Volvo volgt het opvallende ontwerp van de buitenkant.

Een ontwerp dat eruit springt bij Volvo.

Hoewel voorassen met enkelvoudige bladveren niet de beste reputatie hebben, bleek bij de test dat de FH met zo'n as, dat die slechte naam zeker niet op hem van toepassing is. Het is namelijk vooral de vooras die de FH de bijnaam "oase van rust" tijdens het rijden cadeau doet. Bijkomende winst is er door het lage eigen gewicht van de FH, zodat hij zijn tegenstanders uit de wielen rijdt als het om laadvermogen of nuttige last gaat. Met 300 kg voorsprong op de Actros en een kwartton op de Scania, heeft de FH een fikse voorsprong.

LATENTE DORST

De neiging van de FH om zich meer te bedienen van de dieseltanks en de AdBlue dan de Mercedes-Benz of Scania, doet vermoeden dat dit een latente dorstlijder is. Dat er meer AdBlue wordt verbruikt, heeft te maken met de keuze die de Volvo-ingenieurs hebben gemaakt. Zo worden net voldoende uitlaatgassen teruggevoerd naar de cilinderkop om de filter- en nabehandelingsinstallatie op de juiste temperatuur te houden, ingeval de uitlaatgas door de motor te koud wordt aangeleverd. Als de uitstroom warm genoeg is, is er ook bij Volvo sprake van ""SCR only". Maar het is vooral het feit dat de wagen 1,3 l/100 km meer verbruikt dan de Scania en 0,8 l/100 km meer dan de

PUNTENVERDELING

	MAXIMAAL AANTAL PUNTEN	MERCEDES-BENZ	SCANIA	VOLVO
cabine				
onderhoud/kantelen	10	9,2	8,8	9,3
instap	15	11,6	14	13,5
uitrustingmogelijkheden	20	20	20	20
bergruimte/kastjes	45	36,5	41	34
binnenruimte	20	20	19,5	20
chauffeurscomfort	50	47,7	45,9	43,4
bedden	20	20	17,7	18
afwerking	20	19,7	183	17
totaal	200	184,7	185,2	175,2
rijden				
rijcomfort	65	55,3	60,6	64,3
stuurgevoel	40	36,7	38,7	39,7
remmen	35	35	35	34,3
schakelen	50	48,3	48,5	47,8
totaal	200	175,3	182,8	186,1
aandrijflijn/prestaties				
motorkarakteristiek	25	22,5	25	24,5
versnelliingsbak/retarder	60	54,5	54	55
achterbrugverhouding	25	24,5	24	25
souplesse	40	39	39,5	40
prestaties	50	46,5	50	47,5
totaal	200	186,8	192,5	192
Verbruik				
deellast	35	33	35	31,5
vollast	15	15	14,5	14,3
AdBlue	10	10	8	7,8
testomloop	75	73	75	70
totaal	135	131	132,5	123,6
Kosten/baten				
nuttige last	30	23,5	25	30
onderhoudsintervallen	30	30	30	27
afschrijving	60	60	60	59
standaarduitrusting	30	30	30	29
totaal	150	143,5	145	145
Veiligheid				
motorrem	30	30	26	28
veiligheidsuitrusting	20	19,5	17	18
licht, zicht, spiegels	60	57,5	58,5	59
veiligheidsgordels	15	15	15	15
totaal	125	122	159,5	120
Resultaat	**1000**	**943,3**	**954,5**	**941,9**

Actros, dat deze truck de das omdoet. Daar moet Volvo dus dringend werk van maken. Vooral ook omdat de prestaties achterblijven ten opzichte van de beide andere trucks.

OP EEN NEUSLENGTE

De wedstrijd wordt echter met een neuslengte verschil beslecht: de Scania kan wat verbruik betreft de eerste plaats opeisen, maar als het om veiligheidsuitrusting gaat, moet hij zijn mededingers laten voorgaan. Zowel de driepuntige ster als zijn Göteborgse landgenoot zijn beter uitgerust en laten daar hun achterlichten zien aan de griffoen. De kampioen ter zake is de Actros, die over een heel compleet arsenaal elektronische hulpmiddelen beschikt. Rijstrookbewaking, assistentie bij het inhalen het zit ook op de Volvo. Wat niet op de Volvo zit: voetgangerherkenning voor het automatische noodremsysteem. Misschien een klein verschil, maar wel een dat mensenlevens kan redden.

Bij de cabines valt vooral op dat de concepten van de drie trucks heel verschillend zijn, maar toch is het beschikbare volume vrijwel hetzelfde. De voor- en nadelen van de verschillende uitvoeringen houden mekaar bij Mercedes-Benz en Scania min of meer in evenwicht. Voor de FH geldt dan weer: een concept dat van lef getuigt, maar op het einde van de rekening moet je er nogal wat compromissen voor op de koop toe nemen.

Zo komt het dat Scania, meteen ook de nieuwste truck, als eerste over de eindmeet komt. De tweede plaats is voor de nog altijd uitstekende Actros. De FH is derde, hoewel het verschil bijzonder klein is. ▲

In samenwerking met Lastauto Omnibus

Een afgetekende overwinning voor Scania: laag verbruik en hoog comfort.

Hier worden de blinde hoeken rond de cabine gemeten.

Controle van de bandendruk, belangrijk voor het verbruik.

Demodrivers en juryleden vergelijken de puntenlijsten.

Brandstofverbruik en AdBlueverbruik worden nauwkeurig nagemeten.

Volledig elektrische koelgroep: Carrier Vector 1950 MT "E"

Carrier Transicold stelde samen met Carrosserie Matthys en Kant onlangs een nieuwe volledig elektrische koelgroep voor. Het ging om een koelgroep die opgebouwd was op een Lamberet koeltrailer. De combinatie, gekoppeld aan een Volvo FH, werd door North Freeze aangekocht.

Nieuw aan de Vector 1950 MT-E is vooral het feit dat de koelgroep niet over een dieselgroep beschikt. De koeling wordt elektrisch aangedreven. Op de motorPTO van de trekker zit een generator, die "Ecodrive" werd gedoopt. Deze Ecodrive is een hydraulische generator en levert continu een vermogen van 400 V/50 Hz, onafhankelijk van het toerental van de krachtbron. Ook bij een stationair toerental van 600 omw/min wordt er voldoende stroom geproduceerd.
De techniek wordt al jaren toegepast en is volgens Carrier bijzonder betrouwbaar. Het vermogen dat via de PTO wordt afgetapt, ligt tussen de 10 en 15 pk. Dat is in principe niet veel meer dan voor de air conditioning van de cabine. De stroom die wordt opgewekt, wordt aan de koelgroep geleverd. De afwezigheid van een dieselmotor en vooral een dieseltank voor de koelgroep, leveren al snel een gewichtsbesparing van 150 kg op.
Daarnaast is er nog een voordeel: de stille werking van het geheel. De koelgroep en de hele combinatie voldoen probleemloos aan de

De nieuwe, stille koelgroep voldoet aan de strenge PIEK-norm.

De wagen zal worden ingezet bij een aantal zeer veeleisende klanten.

De X-Steering verkleint de draaicirkel en reduceert bandenslijtage.

strenge Nederlandse PIEK-norm.
De trailer van Lamberet heeft twee temperatuurzones. De oplegger is ook uitgerust met X-Steering. Dat stuursysteem biedt tal van voordelen: een kleinere draaicirkel, lagere bandenslijtage, en vooral de zeer lage inbouwhoogte.

NORTRAFFIC

De wagen werd geleverd aan Nortraffic, dat met deze combinatie een duidelijke keuze maakt voor groen vervoer. Bestuurder Dirk Desoete stelde het als volgt: "de markt en de verladers vragen ons om zo milieuvriendelijk mogelijk te werken. Wij werken voor een aantal zeer veeleisende klanten, zowel staatsinstellingen als grote supermarktketens. Het is niet uitzonderlijk dat van onze chauffeurs een bewijs van goed gedrag en zeden wordt geëist. Momenteel halen we 98,5 % correcte leveringen. Dat wil zeggen: op tijd, correcte colli's en zonder onderbreking van de koude keten. Met onze 3.000 leveringen in foodservices is dat een prestatie waar we meer dan tevreden over zijn. De druk in onze sector wordt steeds groter. Zo wordt de tijd tussen productie en levering korter en korter."
"We denken ook aan alternatieve aandrijflijnen, waaronder bijvoorbeeld vrachtwagens op aardgas."
Dat Nortraffic zwaar tilt aan een milieuvriendelijke manier van werken, bewijzen de cijfers: 98 % van het wagenpark voldoet aan de euro 6 norm. Bij de planning worden de trucks altijd maximaal beladen, om ze zo efficiënt mogelijk in te zetten.

De nieuwe combinatie zal haar thuisbasis hebben in de nieuwe vestiging van het bedrijf in Evergem. ▲

Jan Voet
Jurylid International Truck of the Year.

Dirk Desoete (midden), bestuurder van Nortraffic, stelt vast dat verladers milieuvriendelijk transport eisen.

Geen dieselgroep of brandstoftank voor deze Vector.

De trailer kan met een tussenschot in twee temperatuurzones verdeeld worden.

Van Hool bouwt 40 waterstofbussen voor Keulen en Wuppertal

Van Hool heeft een bijzonder betekenisvol contract gesloten met RVK Köln en WSW Wuppertal (Duitsland), voor de levering van 40 waterstofbussen van de nieuwste generatie. Dit order omvat 30 waterstofbussen voor Keulen en 10 voor Wuppertal en is meteen het grootste order voor waterstoffen dat ooit geplaatst werd in Europa. Deze hoog-technologische voertuigen zullen in de Van Hool-fabriek in Koningshooikt gebouwd worden. De eerste bussen worden opgeleverd in de lente van 2019.

Van Hool bouwt reeds sedert 2005 waterstofbussen voor de Amerikaanse markt en sedert 2007 voor de Europese markt. Sedertdien heeft Van Hool reeds 53 waterstof-bussen gebouwd voor Noord-Amerika (21) en Europa (32). Daartoe dienen de 8 waterstof-aangedreven trambussen toegevoegd te worden die Van Hool bouwt voor Pau (Frankrijk) en die zullen opgeleverd worden in de tweede helft van 2019.

De 40 waterstofbussen voor Keulen (30) en Wuppertal (10) zijn hybride (brandstofcel en batterijen) voertuigen van het type Van Hool A330 met 2-assen en een lengte van 12 meter. Ze worden uitgerust met de nieuwste FCvelocity-HD85 Fuel Cell module van Ballard power Systems uit Vancouver, Canada en zijn voorzien van een Siemens PEM elektrische tractie-motor met 210kW. Op de bus zijn 29 zitplaatsen voorzien, 46 (Keulen) en 49 (Wuppertal) staanplaatsen en is plaats voor 2 rolstoelgebruikers en ruimte voor een kinderwagen.

Dankzij de hybride aandrijving zullen de bussen, met een tankinhoud van 38,2 kg waterstof aan boord, een volledige dagtaak van de geplande 350 km kunnen uitvoeren.
De brandstofcellen vormen, samen met de lithium batterijen en de elektromotoren, de basis van de aandrijving. De aandrijving van de bus is vol elektrisch. Enerzijds wordt waterstof in de brandstofcel omgezet in elektriciteit, met waterdamp als enige uitstoot, en anderzijds zorgen de batterijen voor bijkomende aandrijving waar en wanneer dit nodig is. Dankzij deze hybride aandrijving en het hergebruik van de remenergie is het waterstofverbruik beperkt tot ongeveer 8 kg per 100 km.

De aanschaf van nieuwe voertuigen past, enerzijds, in het kader van het 'Nationale Innovatieprogramma Waterstof en Brandstofcellentechnologie' en wordt gefinancierd door het Federale Ministerie van Transport en Digitale Infrastructuur (BMVI) in Duitsland en, anderzijds, gefinancierd door de "Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking" (FCH JU), het Europese privaat-publieke partnership dat instaat voor het sneller introduceren op de markt van brandstofcellen en waterstof-technologie, dat opereert onder het EU-programma 'Horizon 2020'. ▲

TCO at a glance: Find out more about the cost factors involved when operating a bus or coach http://overall-economy.bus.mercedes-benz.com

Different for everyone. Perfect for you.

The ideal choice for every business: The new Tourismo. Discover the unprecedented range of options in the new Tourismo. With four models, two engines at five performance levels, and many comfort features. Unmatched in its versatility, extremely economical, and with the most advanced safety technology, the new Tourismo is the perfect bus – for operators, drivers, and passengers. For more information visit www.mercedes-benz.com/buses

Mercedes-Benz

The standard for buses.

Supplier: EvoBus GmbH, Mercedesstraße 127/6, 70327 Stuttgart

Nooteboom Manoovr ideale transportoplossing voor Liebherr LTM 1450-8.1

Voor het vervoer van kraanballast binnen de 100 tons wetgeving biedt Nooteboom twee ideale transportoplossingen: De vlakke Ballasttrailer met countersteering en de nieuwste Manoovr Ballasttrailer. Sinds de introductie van deze 6-assige Manoovr Ballasttrailer medio vorig jaar, kiezen steeds meer kraanverhuurders voor de Manoovr Ballasttrailer bij een mobiele telescoopkraan in plaats van een traditionele vlakke Ballasttrailer.

De belangrijkste overwegingen om te kiezen voor de Manoovr Ballasttrailer zijn de lage laadvloer van 780mm, wat bijdraagt aan een betere veiligheid bij werken op hoogte. En vooral ook de hogere aslast van 12 ton/as, de hoogteslag van 500mm en de grote stuuruitslag van 60 graden. Dit alles vanwege de toegepaste pendelassen.

PERFECTE MATCH

De Nooteboom Manoovr Ballasttrailer is de ideale transportoplossing voor het vervoer van kraanballast en kraandelen van de Liebherr LTM 1450. Dit heeft ook vooral te maken met de grootte van de grondplaat (7,71 meter) van de LTM1450, waarbij de ballast voortaan onder de grondplaat moet worden geplaatst.

De meeste kraanbedrijven, die hun kranenpark onlangs hebben uitgebreid met de LTM1450, hebben daarom voor de Manoovr Ballasttrailer gekozen als transportoplossing voor hun kraandelen. Onder andere Peinemann Kranen, Jos Blom Kraanverhuur B.V., Blansjaar, Kraanverhuur D. Boekestijn B.V., Kraan & Transportbedrijf van der Tol B.V en Haegens Kraanverhuur B.V. hebben het wagenpark met de Manoovr MPL-97-06 versterkt.

OVB-95-07 BALLASTTRAILER

Vier jaar geleden ontwikkelde Nooteboom de nieuwe 7-assige Ballasttrailer met countersteer. Ondanks een verlaging van de aslasten van 12 naar 10 ton kreeg Nooteboom het voor elkaar om het laadvermogen van bijna

70 ton gelijk te houden aan de oudere versie. Hiermee werd het laadvermogen maximaal uitgenut binnen het 100tons netwerk dat in Nederland van kracht ging.
Tientallen kraanverhuurders in heel Europa hebben deze Ballasttrailer in de afgelopen jaren in hun vloot opgenomen vanwege het hoge laadvermogen, de lage onderhoudskosten en de uitstekende manoeuvreerbaarheid die gerealiseerd wordt door de unieke countersteer.

MPL-97-06 BALLASTTRAILER

Vanwege de zeer lage laadvloer en de 12 tons pendelassen, is het de Manoovr Ballasttrailer die steeds meer de plaats inneemt van de vlakke OVB-95-07. De Manoovr krijgt overal in Europa 12 ton per aslijn. Het toelaatbaar gewicht op het assenstel van de 6-assige MPL-97-06 is 72 ton. Dat is 2 ton meer dan op het 7-assige assenstel van de Ballasttrailer met 10 ton/as. Dit geeft een betere gewichtsverdeling om de ballast gemakkelijker over het laadvlak te verdelen.
De kortere combinatie kan met de Manoovr gemakkelijker manoeuvreren op een bouwplaats. Gecombineerd met een 4-assige trekker is het zelfs mogelijk om met een 5-assige Manoovr, binnen de 100 ton treingewicht, zowel ballast als kraandelen te vervoeren. Een ander groot voordeel is de lage vloer, die het mogelijk maakt om veilig op de trailervloer te werken.
Maar de Manoovr kent nog meer voordelen voor kraanverhuurders. Omdat de laadvloer ongeveer een halve meter lager is dan een vlakke Ballasttrailer, kunnen ballast- en giekdelen over elkaar worden geladen. Flexibiliteit is het toverwoord van de Manoovr. Vandaag kraandelen, morgen een zware rupskraan en overmorgen een staalconstructie: de Manoovr Ballasttrailer is uitermate geschikt voor zeer uiteenlopende transportopdrachten.

HAEGENS KRAANVERHUUR

Haegens Kraanverhuur was het eerste kraanbedrijf dat de LTM1450 kreeg uitgeleverd en tevens heeft gekozen voor de Manoovr MPL-97-06. Uiteraard als transportoplossing voor kraandelen en kraanballast maar ook voor allerlei andere ladingen. Op bijgaande foto gebruikt Haegens de Manoovr Ballasttrailer voor het vervoer een zware 64 ton ketel van HKB Ketelbouw. ▲

TomTom Telematics lanceert nieuwe generatie fleet management

De Software-as-a-Service (SaaS) oplossing, WEBFLEET, is volledig opnieuw opgebouwd en aangevuld met gloednieuwe functionaliteiten en een frisse, intuïtievere gebruikersinterface die naar eigen wens kan worden aangepast.

De vernieuwde software komt nog beter tot zijn recht wanneer deze wordt gekoppeld met de nieuwe serie TomTom PRO Driver Terminals. Met behulp van routeplanning, navigatie- en verkeersinformatie van wereldklasse helpen deze twee oplossingen samen bij een effectievere planning van opdrachten.

'Om deze nieuwe productgeneratie te ontwikkelen, hebben we meer dan 18 jaar ervaring in fleet management gecombineerd met feedback van onze 49,000 klanten,' aldus Thomas Schmidt, Managing Director TomTom Telematics.

'De eenvoudige en overzichtelijke WEBFLEET-interface biedt een superieure gebruikerservaring. Dankzij de vernieuwde opbouw kunnen belangrijke functionaliteiten sneller ontwikkeld worden. Daarnaast is het nu makkelijker om partnerapplicaties te ontwikkelen en toe te voegen, waardoor de technologie zich continu naar de wensen van de gebruikers kan blijven ontwikkelen en aanpassen.'

Eén van de verbeterde toepassingen stelt managers in staat op voorhand routes in te plannen binnen het Nieuwe WEBFLEET. De lijst met criteria die ze voor zo'n route in kunnen stellen is verder uitgebreid: zo kunnen managers ervoor zorgen dat bestuurders vastgestelde routes volgen, of bepaalde locaties ontwijken. Deze routes kunnen ze vervolgens direct versturen naar de bestuurders met de nieuwe TomTom PRO 5350/7350Driver Terminals. Vooral voor bedrijven waarbij vooraf vastgestelde routes van groot belang zijn, zoals bij afvalwerkingsbedrijven, is dit een zeer gewenste verbetering. Ook kunnen gevaarlijke verkeerspunten zo eenvoudig ontweken worden.

De kaarten en rapporten in WEBFLEET kunnen uitgebreider worden toegespitst op individuele voorkeuren, waardoor sneller inzicht in het wagenpark verkregen wordt. De interface is nu ook geoptimaliseerd voor tabletgebruik, zo biedt WEBFLEET extra ondersteuning voor een flexibele manier van werken, door altijd, overal en op ieder scherm beschikbaar te zijn.

Het Nieuwe WEBFLEET is beschikbaar voor alle klanten van TomTom Telematics in 60 landen en in 13 verschillende talen. De nieuwe TomTom PRO zijn nu door heel Europa beschikbaar. ▲

TRANSPORT & LOGISTIEK VLAANDEREN

FEBIAC

PRESENTEREN DE VAKBEURS

01>03/06 2018
BRUSSELS EXPO

Het B2B-topevenement voor de Belgische wegtransportsector!

Gratis toegang voor professionals via online registratie.

U zou graag de beurs bezoeken,
maar heeft nog geen uitnodiging ontvangen?
Registreer u via https://tickets.brussels-expo.be/fr/we-are-transport met deze code: WAT8566

Meer info op www.wearetransport.be

@wearetransport

WE ARE TRANSPORT

IN DE VOLGENDE TRANSPORAMA

- **Renault Master Z.E.**
- **De nieuwe Sprinter**
- **90 jaar DAF**

AGENDA

- *We Are Transport*
  Brussel
  1 tot 3 juni 2018
- *IAA Hannover*
  20 tot 27 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 of contacteer ons op het nummer 03/237.02.82 !

HIJ DOET DE JOB !

0% in Financiële Renting & Leasing.*
(Aanbieding voor professionele klanten)

De Amarok V6.

Mannen weten wat ze willen. Daarom hebben we de Amarok uitgerust met een V6-motor die een koppel van 550 Nm levert en over maximaal 224 pk vermogen beschikt. Of hij nu dient om mee te werken, te ontspannen of gewoon te imponeren: de Amarok "doet de job".
Stockvoertuigen onmiddellijk beschikbaar bij elke Volkswagen Bedrijfsvoertuigen-verdeler.

INTERNATIONAL 2018 VOLKSWAGEN Amarok V6 Pick-up Award

Commercial Vehicles

D'leteren GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID. *Ontdek de salon aanbieding op www.volkswagen-commercial-vehicles.be. Milieu-informatie (KB 19/03/2004): www.volkswagen-commercial-vehicles.be

NIEUWE STRALIS NP 460

PURE **POWER**

DE BESTE VOOR ONZE PLANEET

Nul aardolie
95% CO_2-besparing met bio-methaan
60% minder NO_x
99% minder PM
Minder dan 71 dB bij Piek Quiet Truck test

DE BESTE VOOR DE CHAUFFEURS

Tot 50 ton Bruto Combinatie Gewicht (GCW)
460 pk
Tot 1.600 km zonder tanken
Stille en trillingvrije werkplek
Schoon, geurloos, snel en veilig tanken

DE BESTE TCO VOOR UW BEDRIJF

Het laagste brandstofverbruik
(-10% ten opzichte van diesel)
De goedkoopste brandstof
De langste onderhoudsintervallen (90.000 km)

DE BESTE VOOR UW VLOOT

Routing service
Chauffeursopleidingen
Dagelijkse controle services

Met de nieuwe Stralis NP Cursor 13 met zijn 460 PK, kiest u voor een nieuwe en unieke differentiatie van uw logistieke dienstverlening. Op alle wegen van de wereld en voor iedereen is het een krachtige bevestiging van de grote aandacht van uw onderneming voor het milieu. Het is de kracht van de natuur en het bedrijf. Minimale emissie en verbruik. Voor maximale prestaties en resultaten.

DE AANDACHT VOOR HET MILIEU EN VOOR UW BEDRIJF
IS NOG NOOIT ZO KRACHTIG GEWEEST.

IVECO
Your partner for sustainable transport