TRUCK | VAN | TRAILER | BUS | COACH

TRANSPORAMA

€ 4,99 - NR 407 - DECEMBER 2020/JANUARI 2021 - VERSCHIJNT TWEEMAANDELIJKS

P509474 - Afgiftekantoor: Leuven Masspost

MAN TGX

International Truck of the Year 2021

Haal het beste uit uw DAF truck

DAF kent uw business. We weten hoe belangrijk efficiëntie voor u is. Kenmerkend voor onze vrachtwagens zijn een laag brandstofverbruik en lage operationele kosten. We bieden u ook een heleboel diensten aan die uw winstpotentieel verhogen. En het spreekt voor zich dat we uw chauffeur ook niet vergeten zijn! De DAF-chauffeurstraining helpt de chauffeur om het beste uit uw truck te halen: een continue brandstofbesparing en een maximale focus op veiligheid.
Bij aankoop van een DAF voertuig ontvangt u nu een voucher, goed voor een GRATIS DAF-chauffeurstraining (Code 95). De voucher kan worden ingewisseld bij Transport Academy, onze DAF Driver Training partner die 12 rijscholen en 22 campussen in België vertegenwoordigt.
Meer info krijgt u bij uw DAF concessiehouder of kijk op www.daf.be/driveracademy

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

6

20

30

42

407

INHOUD

Inhoud	**3**
Voorwoord	**5**
Mercedes-Benz eSprinter	**6**
Maxus	**8**
MAN TGX International Truck of the Year 2021	**20**
Test Scania S 540	**30**
Test Renault C 480	**42**
Trambussen	**50**

Renault Trafic Passenger en SpaceClass

Renault stelt in avant-première zijn nieuwe Trafic-gamma voor personenvervoer voor, bestaande uit twee modellen: de Trafic Passenger en de SpaceClass. Ze onderscheiden zich door een dynamisch design met een expressievere voorkant, een onuitgegeven kleur Carmin Rood en een geoptimaliseerd interieur. Nieuwe rijhulpsystemen en het multimediasysteem Renault Easy Link zijn beschikbaar.

Renault biedt keuze uit drie dieselmotoren: de nieuwe dCi 150 (met manuele versnellingsbak of automatische EDC-transmissie met dubbele koppeling en 6 versnellingen) die 5 pk aan vermogen wint, een nieuwe dCi 110 (met manuele versnellingsbak) en nog steeds de dCi 170 (met automatische EDC-transmissie).

De Trafic Passenger mikt op professionele personenvervoerders en grote gezinnen. Hij biedt ruimte en moduleerbaarheid, zonder aan het comfort en het aantal plaatsen te raken. De SpaceClass beantwoordt dan weer aan de verwachtingen van de veeleisende bestuurders en passagiers die op zoek zijn naar veelzijdigheid, ruimte en exclusief comfort. Specialisten in vip-transport en toerisme kunnen genieten van de Signature-versie en de business class-ruimte. Klanten die houden van uitstapjes, komen aan hun trekken met de Escapade-versie.

Deze nieuwe Renaults zullen vanaf maart 2021 worden gecommercialiseerd.

TRANSPORAMA

41ste jaargang – 407 – december 2020/januari 2021
€ 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, Leo Van Hoorick, Dirk Willemen, Hendrik De Spiegelaere, Iep Van der Meer

VERTALINGEN
Didier Lemaire

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

ADVERTENTIEWERVING
Ingrid Janssens (ingrid.janssens@transporama.be)

VORMGEVING
Cato Apers

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 België
€ 45,00 (1 jaar) - € 80,00 (2 jaar)

Jaarabonnement Europa:
€ 52,00 (1 jaar) – € 95,00 (2 jaar)

jaarabonnement buiten Europa:
€ 55,00 (1 jaar) - € 105,00 (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.

Ons aangepast privacybeleid kan u terugvinden op onze website: www.transporama.be.

Hoofdredacteur
Jan Voet

Onverwachte neveneffecten

Als het over structurele files of congestie van ons wegennet gaat, wordt door nogal wat mensen met veel plezier naar de vrachtwagen gewezen. Dat er 's ochtends in de traditionele aanschuifmomenten naar de grote steden in dit land maar een heel kleine percentage vrachtwagens staat, is dan een vervelend detail dat vooral niet te veel in de weg van een correcte analyse moet staan.

Door de aanhoudende COVID 19 pandemie is de federale regering van dit land echter verplicht om zoveel mogelijk mensen te laten thuiswerken. Verder moeten de essentiële winkels gewoon (lees: met de vrachtwagen) bevoorraad worden. Ook de rest van de economie moet blijven draaien. Wat ons dagelijkse verkeer betreft: het aantal personenwagens en vooral bedrijfswagens op onze wegen is sterk afgenomen, het aantal vrachtwagens kende nauwelijks een daling.

Gevolg: je moet al moeite doen om een structurele file te vinden. In Nederland is een verkeersexpert tot de vaststelling gekomen dat een spreiding van de spits, zowel in de ochtenduren als op het einde van de werkdag, voldoende is om verkeersellende in de vorm van structurele files te voorkomen.

Er zijn tal van maatregelen die zullen verdwijnen als deze ellendige ziekte door een vaccinatiecampagne is ingedijkt. Maar hopelijk blijft een aantal uren per week thuiswerken voor mensen voor wie dat mogelijk is, overeind.

De overheid zou op die manier niet alleen kunnen besparen op grote infrastructuurwerken en zich kunnen concentreren op het wegwerken van gevaarlijke punten op onze wegen, ook het milieu vaart er wel bij. Gelieve dit even te onthouden, dames en heren van de overheid. Dan zou dit onverwacht neveneffecten van deze pandemie in de toekomst toch positieve gevolgen kunnen leveren.

Dit is alweer de laatste Transporama van dit jaar. We wensen al onze lezers en hun dierbaren gezellige kerstdagen en een fijn nieuw jaar. We hopen dat ieder dit jaar gezond kan afsluiten. En we wensen u en de uwen uiteraard het allerbeste voor het nieuwe jaar.

Jan Voet

De ESprinter, voorlopig enkel als gesloten bestelwagen met tot 11 m³ laadvolume.

Mercedes-Benz eSprinter

KNAPPE KNOPPEN

De vloot aan elektrische bedrijfswagens kent een onstuitbare expansie. Sinds kort is er ook een elektrische Sprinter leverbaar. Hij heeft alle kwaliteiten van de Sprinter die al meer dan 25 jaar een icoon op de bedrijfswagenmarkt is, maar nu dus ook met een batterijpack, klein (41 kWH) of groot (55 kWh). In het ene geval goed voor 120 km actieradius, in het andere 168 km. Theoretisch, tijdens een eerste korte test bleek dat eerder 155 km. Dat lijkt niet zo veel, maar dekt ruim 80% van de marktbehoefte. Met de grote batterij bedraagt het laadvermogen 891 kg, met de kleine 1045 kg. Voorlopig is de eSprinter enkel leverbaar als gesloten bestelwagen met een laadvolume tot 11 m³.

De prestaties zijn niet uitzonderlijk. Hij heeft een vermogen van 115 pk (85 kW) en een koppel van 295 Nm. Gemiddelde waarden in deze markt. Maar wat de eSprinter voor ons echt bijzonder maakt, is de flexibele bediening van het elektrische systeem. Er is om te beginnen keuze uit drie rijprogramma's, te kiezen met een knop naast de startknop: E+, E en C. Tot daar toe niets bijzonders. Hij maakt echter het verschil door de manier waarom kan worden gekozen uit vier energierecuperatieniveaus: middels paddels aan het stuur, zoals bij sportieve auto's. Grote voordeel is dat je die kan bedienen al rijdend, met de handen aan het stuur. Bijzonder handig. In de hoogste stand D++ is er geen recuperatie, de auto bolt dan zonder weerstand en je kan maximaal gebruik maken van de inertie. Aan de andere kant van het spectrum, D-, wordt de remenergie maximaal gerecupereerd en teruggevoerd naar de batterij, in zoverre dat je praktisch met één pedaal kan rijden. Het rempedaal heb je enkel nodig om de auto helemaal tot stilstand te brengen. De gekozen rijmodus en energierecuperatie is ten allen tijde zichtbaar op het display tussen snelheids- en energiemeter. De topsnelheid bedraagt 120 km/u, maar die is ook makkelijk te begrenzen tot 80 of 100.

Het laadpunt zit verborgen achter de ster in de grille.

Een overzichtelijk dashboard.

Relatief kleine zijschuifdeur voor de lange wielbasis.

Maxus eDeliver3

BUITENBEENTJE OP DE BESTELWAGENMARKT

De Maxus bestelwagens zijn de jongste troef van Alcomotive, filiaal van de Belgische groep Alcopa. Dit in Kontich gevestigde bedrijf is verantwoordelijk voor de verdeling van deze Chinese bedrijfsvoertuigen op de Belgische, Nederlandse, Luxemburgse, Duitse en Zwitserse markt.

Het begon met de elektrische EV80, die intussen het gezelschap kreeg van de Deliver 9, een klassieke dieselaangedreven 3,5 tonner . En nu is het tijd voor de eDeliver3, een elektrische middenklasse-besteller die zich zal moeten meten met de nieuwe e-Vivaro, e-Partner en andere e-Experts van PSA of de e-Vito uit Stuttgart.

TWEE LENGTES

Het model oogt modern, met een karakteristieke voorzijde en dynamische belijning van de flanken. Hij is verkrijgbaar in twee wielbases. De korte versie heeft een laadvloerlengte van 218 cm en biedt een laadvolume van 4,8 m^3. De lange versie, waarover we een week konden beschikken, heeft een laadvloerlengte van 277 cm en een laadvolume van 6,3m^3. Vooral in de lange versie ziet hij er lager uit dan hij in werkelijkheid is, maar met 1900 mm kan hij in principe in alle overdekte parkings binnen. Hij biedt 1.020 kg bruto laadvermogen, een uitstekend cijfer voor deze klasse. De laadruimte is afgestemd op het standaardformaat van europaletten, de vloer en de wanden zijn degelijk afgewerkt en ze is vlot toegankelijk. De dubbele deuren achteraan openen tot 180 graden. Ze zijn asymmetrisch voor flexibel laden en lossen op krappe plaatsen. De schuifdeur aan de passagierszijde had wat breder mogen zijn, zeker op de lange wielbasis. Om veiligheidsredenen is de scheidingswand volledig gesloten. Er zijn ook voldoende sjorogen aanwezig.

BOVENGEMIDDELDE REIKWIJDTE

De Maxus eDeliver 3 wordt via de voorwielen aangedreven door een elektromotor van 115 pk/85 kW en met 225 Nm koppel. Dat geeft hem een pittig acceleratievermogen en uitstekend klimvermogen. De e-Deliver 3 heeft geen moeite met een hellingshoek tot

25%, of zelfs 30% voor de compacte versie. De topsnelheid is begrensd tot 120 km/u, in ECO-modus wordt dat 90 km/u. Er is keuze uit twee batterijpacks: 35 of 53 kWh, met een rijbereik van respectievelijk 158 of 240 km volgens WLTP stadscyclus. Wij noteerden een reëel gemiddeld verbruik van 16,5 kWh/100 km volgens de boordcomputer, en dat is gunstig. Op gemengd parcours kwamen wij zonder veel moeite 300 km ver, weliswaar met de "zware" batterij. Maar dat resultaat is opmerkelijk, want het ligt ver boven de WLTP cijfers.

De eDeliver 3 is uitgerust met een Ternary Lithium Ion-batterij, die tot 2.000 snellaadcycli toelaat en minder temperatuurafankelijk is. Er is acht jaar waarborg op de batterij .

Via een snellader (gelijkstroom) kan in ongeveer 45 minuten 80% van de autonomie worden bijgeladen. Bij langzaam opladen (wisselstroom) met een wallbox en de geïntegreerde oplader van 7,2 kW, duurt het laden niet langer dan 6 uur voor de batterij van 35 kWh en 8 uur voor de batterij van 53 kWh.

Laden gebeurt via een stekker die achter een luik met het logo in de grille is verstopt. Het luik opent naar boven toe met een druksysteem, en dat gaat niet steeds van harte. Het scharniert op een parallellogramsysteem, en jammer genoeg is het stopcontact slechts gedeeltelijk zichtbaar met het luik open, je moet je bukken om de stekker zonder problemen in te steken. Verlichting rond het stopcontact was ook handig geweest.

De motorkap wordt ontgrendeld van binnenuit, maar is niet aan scharnieren opgehangen, je tilt ze gewoon op en zet ze ergens naast de auto. Het is wel een lichtgewicht kunststof paneel, maar het feit dat je dat moet wegzetten kan gemakkelijk aanleiding geven tot beschadiging.

GOED UITRUSTINGSNIVEAU

Dat de eDeliver 3 geen standaard bestelwagen is, zie je meteen. Het lijkt wel alsof er, vooral dan in het Oosten, een ongeschreven wet bestaat die stelt dat elektrische auto's er wat vreemd moeten uitzien. Dat is bij deze Maxus niet anders, maar we moeten er meteen bij vermelden dat hij, in tegenstelling tot veel andere elektrische auto's, zeker niet lelijk is.

De instap is hoog, met een cabinevloer op 48 cm en zonder tussentrede. Wat meteen opvalt zijn de sportief ogende zetels met uitgesproken zijdelingse steun. Ze zitten ook goed en vermoeien niet bij lange ritten. De plaatsing van het gordelslot zou beter kunnen. Er is plaats voor twee. Het instrumentenpaneel is overzichtelijk maar vrij basic. Centraal staat een 7" aanraakscherm, het is mogelijk om verbinding te maken met je smartphone, maar de functies zijn eerder beperkt in vergelijking met de concurrentie. Er zit ook een achteruitrijcamera in. Parkeersensoren achteraan geven je extra assistentie bij het parkeren op krappe plaatsen.

De standaarduitrusting is vrij compleet: airconditioning, stroomvoorziening, usb-aansluiting, cruise control, boordcomputer en radiobediening aan het stuur, niet veel op aan te merken, alleen een buitentemperatuurmeter ontbreekt. De boordcomputer heeft verschillende functies, maar die zijn niet allemaal even nuttig, zoals het toerental van de elektrische motor of de voltage om iets te noemen. Maar hij geeft wel een zeer accurate indicatie van de reikwijdte,

Een functionele bestuurderspost met centraal een 7" aanraakscherm en een draaischakelaar voor de rijrichting.

De stekker vooraan is slechts ten dele zichtbaar, de klep zit ervoor...

digitale indicatie van de snelheid, het instant en gemiddeld verbruik, de bandenspanning enz.

Redelijk ongehoord voor een moderne bestelwagen: er is wel een a/c en een verwarming met een aanjager met vijf standen, maar een temperatuurregeling ontbreekt. Men kan via een schakelaar kiezen tussen verwarming/koeling aan of uit. Of toch, er is een schakelaar waarmee de warmte of de koeling kan worden gehalveerd (eco stand), maar meer niet. Bovendien, als de verwarming wordt ingeschakeld (middels een drukknop), verspreidt er zich niet enkel warmte, maar ook een niet echt aangename geur van goedkoop plastiek. Misschien omdat onze testwagen nog niet veel kilometers had, mogelijk verdwijnt dat na een tijd. Zetelverwarming (met één stand, wat had je gedacht) is ook standaard. De schakelaars bevinden zich aan de voorkant van de zetel, vrij kort tegen de vloer en volledig buiten het zicht. Ik ontdekte ze toevallig omdat mijn zetel warm werd... Op zoek naar de oorzaak ontdekte ik de schakelaars, ik had er ongewild mijn tas tegen gezet, waardoor de verwarming werd ingeschakeld.

De opbergruimte is aan de magere kant. Er zijn wel enkele vakjes in het dashboard, maar een afsluitbaar handschoenvak ontbreekt. Er is geen of nauwelijks ruimte onder de zetels, die ook een vaste zitting hebben. Een probleem waar veel elektrische bestelwagens mee kampen: er zijn wel minimum 2 laadkabels - één voor een standaard stopcontact en één voor een snellader - maar een ruimte om ze op te bergen is er niet. Bij deze Delivery 3 al helemaal niet, er is te weinig ruimte onder de zetels en ook achter de zetels is geen plaats. Kleerhaakjes ontbreken ook.

ONDERWEG

Via een centraal geplaatste draaischakelaar kiest men de rijrichting. Er is keuze uit twee rijmodi: normaal of eco. In die stand worden de prestaties aan banden gelegd en de topsnelheid beperkt tot 90 km/u. Verder zijn er drie energierecuperatiemodi licht, medium of sterk. Je kiest dus zelf hoeveel energie je bij het remmen wil recupereren. Zeker in druk stadsverkeer is dat interessant. Rijden met één pedaal is er echter niet bij. Dank zij de fluisterstille elektromotor is het aangenaam stil aan boord.

Met een basisprijs van 31.990 euro ex btw voor de korte versie met 35 kWh batterij is de eDeliver3 erg concurrentieel. Onze testwagen-lange wielbasis en 53 kWh batterij – is met 37.490 euro ex btw de duurste eDeliver3, maar nog steeds scherp geprijsd.

Leo Van Hoorick
Jurylid “International Van of the Year”

De asymmetrische achterdeuren gaan 180° open. De laadruimte is degelijk afgewerkt.

Vrij hoge instap, 48cm zonder tussentrede.

Waarom moeten elektrische auto's er steeds wat vreemd uitzien?

De Maxus eDeliver 3 bestaat met korte en lange wielbasis, zoals dit exemplaar.

De motorkap is afneembaar. Goede toegankelijkheid, maar gevaar op beschadigingen.

Extra middelen voor Addax Motors

Addax Motors uit Deerlijk, de enige Belgische producent van elektrische bestelwagens, krijgt een financiële injectie van € 10 miljoen, waarvan € 8 miljoen via een kapitaalverhoging. De Federale Participatiemaatschappij, consultancybureau Resultance en een familiale investeerder stappen mee in het kapitaal. Deze middelen worden aangewend om de Europese groei verder vorm te geven. "De markt van elektrische voertuigen is hot. Door de boom in e-commerce is er een enorme vraag naar duurzame bestelwagens", zegt CEO Jean-Charles Carrette.

De oorspronkelijke aandeelhouders – de familie Carrette en Daniel Kedzierski – gingen op zoek naar extra kapitaal om de Europese ambities waar te maken. Die financiële steun vonden ze bij drie partijen, samen goed voor een kapitaalverhoging van € 8 miljoen. Daarbovenop komt nog eens € 2 miljoen via klassieke bankfinanciering.

Met deze financiële injectie zal Addax zijn Europees distributiemodel uitwerken. Het bedrijf is nu al actief in twaalf landen, maar streeft naar een integrale dekking op het continent.

Intussen is het bedrijf ook gestart met de ontwikkeling van een tweede en groter bestelwagenmodel, dat dankzij een verhoogde autonomie vooral geschikt zal zijn voor post- en pakjesdiensten. Addax is ook al gestart met de aanwerving van extra medewerkers om deze groeiprojecten kracht bij te zetten.

HEBIC
Eenvoudig, bruikbaar en beter!
plafond
wand
vloer
wielkast
www.hebic.com

Nieuwe Renault Kangoo

Renault komt met een nieuwe en lang verwachte Kangoo en nieuwe Express, die allebei leverbaar zullen zijn als lichte vracht en personenwagen. Deze vier modellen zullen in de lente van 2021 worden gecommercialiseerd. De Kangoo Van positioneert zich hoger op de ladder met een nog rijkere uitrusting en een belangrijke innovatie: Easy Side Access voor een vlottere zijdelingse toegang. Deze innovatie, die vooral in het stadscentrum haar nut bewijst, geeft de klant vlot toegang tot de laadruimte, en dat ongeacht de parkeerbeperkingen. Omdat de B-stijl wegvalt, biedt Nieuwe Kangoo Van de breedste zijdelingse toegang op de markt: 1.416 millimeter, hetzij twee keer zo groot als bij het vorige model. Een andere nieuwigheid is de Easy Inside Gallery: dit wegklapbare interieurimperiaal, dat we ook al zagen op de Trafic, maakt het mogelijk om lange en volumineuze voorwerpen door te schuiven tot boven de passagier om zo ruimte vrij te maken op de grond.

De Renault Express Van beantwoordt aan de behoeften van klanten die een betere verhouding prijs/prestaties zoeken en biedt het grootste opbergvolume in zijn klasse.

De nieuwe Kangoo Van biedt een ongeëvenaarde verscheidenheid aan koetswerkversies en motoren: hij wordt leverbaar in twee lengtes, met een handgeschakelde en automatische versnellingsbak, en met diesel-, benzine- en elektromotoren. Zijn nuttige volume gaat van 3,3 tot 3,9 m^3 in de standaardversie en van 4,2 tot 4,9 m^3 in de lange versie.

De E-Transit voor Europese klanten mikt op een laadvermogen tot 1.616 kg voor de bestelwagen en tot 1.967 kg voor de chassis-cabineversies.

Elektrische Transit komt

Ford maakte bekende dat er een E-Transit, een zuiver elektrische versie van 's werelds meest verkochte bestelwagen, met geconnecteerde voertuigtechnologie en services in volle testfaze zit. Met zijn bruikbare batterijcapaciteit van 67 kWh biedt de E-Transit een geschat rijbereik tot 350 km volgens de gecombineerde WLTP-cyclus 1 . Dat volstaat ruimschoots voor de dagelijkse behoeften en biedt voldoende extra capaciteit om uiteenlopende laad- en weersomstandigheden op te vangen.

Daarmee leent de E-Transit zich perfect voor stedelijke omgevingen, vaste routes en leveringen in afgebakende emissievrije zones, zonder dat fleeteigenaars moeten betalen voor overtollige batterijcapaciteit.

De rijmodi van de E-Transit zijn afgestemd op zijn elektrische aandrijflijn. Een speciale Ecomodus verlaagt het energieverbruik met 8 tot 10 procent wanneer de E-Transit onbeladen rijdt met pittige acceleraties of bij snelwegsnelheden. De Eco-modus beperkt de topsnelheid, regelt de acceleraties en optimaliseert de klimaatregeling om het beschikbare rijbereik te maximaliseren. Het voertuig ondersteunt ook geprogrammeerde preconditioning, zodat de klimaatregeling het interieur op de gewenste temperatuur kan brengen terwijl het voertuig wordt opgeladen. Zo behoudt de bestuurder een maximaal rijbereik. Dankzij zijn lagere onderhoudskosten kan de E-Transit de totale gebruikskosten met ongeveer 40 procent verlagen in vergelijking met modellen met een verbrandingsmotor.

PRO POWER

Het eerste jaar is er op de Europese markt een waarborg op het onderhoud zonder kilometerbeperking, en er is acht jaar of 160.000 km waarborg op de batterij en de hoogspanningsonderdelen. Ford zal ook een verscheidenheid aan oplaadoplossingen bieden om aan de behoeften van het wagenpark en de bestuurder te voldoen, of dat nu thuis is, op een bedrijfsplaats of op de weg. De E-Transit kan zowel met wisselstroom als aan snelle gelijkstroomladers worden opgeladen. De 11,3 kW sterke boordlader van de E-Transit een laadcapaciteit van 100 procent in 8,2 uur. 4 Met een krachtige gelijkstroomlader tot 115 kW kan de batterij van de E-Transit in ongeveer 34 minuten worden opgeladen van 15 tot 80 procent. De

De elektromotor heeft een piekvermogen van 198 kW (269 pk) en een koppel van 430 Nm, waardoor de E-Transit de krachtigste elektrische bestelwagen in Europa is.

E-Transit kan uitgerust worden met Pro Power Onboard. Deze optie stelt Europese klanten in staat om het voertuig om te vormen tot een mobiele stroombron die tot 2,3 kW aan stroom kan leveren om werktuigen en uitrusting op de werf en onderweg aan te drijven. Dat is een primeur voor het segment van de lichte bedrijfsvoertuigen in Europa.

De standaard FordPass Connect-modem5 verzekert een naadloze connectiviteit om kopers van bedrijfsvoertuigen te helpen de efficiëntie van hun voertuigenpark te beheren en te optimaliseren, dankzij een gamma specifieke diensten voor elektrische voertuigen, die beschikbaar zijn via de fleetoplossing Ford Telematics. De E-Transit is tevens als eerste bedrijfsvoertuig uitgerust met de communicatie- en entertainmenttechnologie SYNC 4 6 , die standaard over een gebruiksvriendelijk 12"- aanraakscherm, een verbeterde spraakherkenning en een optioneel navigatiesysteem met cloud-ondersteuning beschikt. Met SYNC-updates 'over-the-air' zullen de software en SYNCtechnologie van de E-Transit profiteren van de nieuwste functies en kwaliteitsverbeteringen.

ZELFDE LAADCAPACITEIT

Om een compromisloos laadvolume te verzekeren en tot 15,1 m^3 laadruimte aan te bieden – evenveel als een achterwielaangedreven diesel-Transit, bevindt de batterij van de E-Transit zich onder de laadvloer. De aandrijflijn en achterwielophanging werden aangepast om de laadruimte te optimaliseren. De E-Transit voor Europese klanten mikt op een laadvermogen tot 1.616 kg voor de bestelwagen en tot 1.967 kg voor de chassis-cabineversies.

De elektromotor heeft een piekvermogen van 198 kW (269 pk) en een koppel van 430 Nm, waardoor de E-Transit de krachtigste elektrische bestelwagen in Europa is. De achterwielaangedreven lay-out verzekert een uitstekende tractie wanneer het voertuig zwaar beladen is. Om tegemoet te komen aan een brede waaier van klantenbehoeften, zal Ford in Europa 25 E-Transit-configuraties leveren, waaronder een bestelwagen, bestelwagen met dubbele cabine en chassis-cabine, diverse lengtes en dakhoogtes, en een gamma MTM-opties tot 4,25 ton. De E-Transit wordt in het voorjaar van 2022 gelanceerd.

Alle gebruikers zijn het erover eens dat HVO technologisch gezien een 100% betrouwbaar alternatief is voor diesel.

DAF verlaagt CO2-uitstoot met 90 % dankzij HVO

Met de door de Europese Commissie aangekondigde Green Deal zal de transportsector zijn CO2-emissies radicaal moeten verlagen. Meestal denkt men in de richting van de elektrische truck om dat doel te bereiken. Toch is er vandaag al een oplossing: de biodiesel HVO, die gemaakt wordt uit afvalstoffen. Hiermee vermindert de uitstoot van CO2 met bijna 90% in vergelijking met de 'fossiele' diesel. Enkele bedrijven zetten al HVO in. Ook de gemeente Bornem heeft ervoor gekozen. De enige rem is vandaag de prijs, die beduidend hoger is van die van de fossiele diesel. Maar daar zal naar verwachting verandering in komen.

Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) is een biodiesel van de tweede generatie: die wordt gemaakt uit afvalstoffen en vetten uit de voedingsindustrie (dus niet uit voedingsgewassen zoals koolzaad- of palmolie). Het is vandaag de meest duurzame brandstof voor dieselvoertuigen op de markt, met maar liefst 89% minder uitstoot van CO2, 30% minder fijnstof en 9% minder stikstofoxide in vergelijking met gewone diesel.

Een belangrijk voordeel van HVO is dat het een zogenaamde 'drop-in' product is. "Men kan die in nagenoeg elke moderne vrachtwagen tanken, zonder aanpassingen aan de dieselmotor. Bijkomend voordeel: de onderhoudsintervallen blijven ongewijzigd.

Een belangrijk voordeel van HVO is dat het een zogenaamde 'drop-in' product is.

HVO kan puur worden gebruikt of in een mengeling met fossiele diesel. Raakt de tank van de truck leeg, dan kan men gewone diesel tanken. De meeste truckfabrikanten hebben overigens al hun goedkeuring gegeven voor het gebruik van HVO in hun dieselmotoren", zegt Michiel Kuijs, managing director van DAF Trucks België/Luxemburg.

"HVO aanbieden in onze tankstations is voor ons een manier om bij te dragen aan de transitie naar een fossielvrije mobiliteit en om te beantwoorden aan de vraag van onze klanten naar milieuvriendelijke brandstoffen. Met HVO zijn de grootste problemen qua vervuiling al opgelost. Dit geeft de dieselmotor een nieuwe toekomst", stelt Dirk Maes, CEO van Maes Energy & Mobility. Deze brandstoffenverdeler opende recent twee HVO-tankstations, in Londerzeel en Puurs.

STEEDS MEER BELANGSTELLING

"Maes Energy & Mobility leverde al HVO in bulk bij een paar vervoerders zoals Snel Logistic Solutions uit Deinze en Tailormade uit Gent (zie verder). We zien dat de belangstelling voor deze brandstof bij de vervoerders toeneemt onder andere omdat steeds meer opdrachtgevers van hen verwachten dat ze hun CO2-emissies verlagen. Aardgas – CNG en LNG – maakt een eerder geringe vermindering van de uitstoot mogelijk en is een dure technologie. Het aanbod van elektrische trucks is voorlopig nog schaars en ze hebben grote beperkingen op gebied van gewicht en actieradius. Met HVO kunnen ze zonder investering in technologie hun milieudoelstellingen halen", voegt business development manager Hans Van Dam toe.

"Nu bieden we HVO in onze twee trucktankstations in Londerzeel en Puurs. Naarmate de vraag toeneemt, zullen we deze biodiesel ook aanbieden in vijftien van onze andere tankstations. Deze groei zou wel eens sneller kunnen zijn dan verwacht: onder meer aanbieders van 'last mile'-diensten hebben interesse voor het gebruik van HVO in hun bestelwagens en lichte vrachtwagens", zegt Hans Van Dam nog.

PRIJS ZAL DALEN

De grootste rem op een bredere omschakeling van fossiele diesel naar HVO is de prijs. "HVO is vandaag in België 70% duurder dan diesel. Daar zijn drie hoofdredenen voor: biodiesel aanmaken uit afvalstoffen is momenteel duurder dan uit ruwe olie; in Noordwest Europa is er maar één producent zodat er quasi geen concurrentie is; en – in tegenstelling tot Nederland bijvoorbeeld – bestaan in ons land geen fiscale steunmaatregelen. Maar wij verwachten dat de prijs zal dalen. Omdat de vraag toeneemt tonen steeds meer oliebedrijven belangstelling. De productie zal stijgen en de concurrentie zal groeien", zegt Hans Van Dam.

Snel Logistics Solutions startte hier al in 2018 mee en heeft nu al 400.000 liter op de teller.

FISCALE STIMULANS

Volgens Dirk Maes zou België de fiscaliteit op de brandstoffen kunnen aanpassen om HVO te stimuleren. “Dat zou ons land helpen om de klimaatdoelstellingen te halen. Ik zie de regering de accijnzen niet verlagen, omdat er dan minder inkomsten zijn. Dat begrijp ik. Daarom formuleren we een voorstel om HVO te promoten op een begrotingsneutrale manier, via de zogenaamde ‘professionele diesel’. Vandaag krijgen de vervoerders een deel van de accijnzen terugbetaald. Men zou een formule kunnen uitdokteren waarbij men de teruggave voor fossiele diesel vermindert en die voor HVO opvoert. Met zo’n formule is dat voor de staat een nuloperatie maar voor het klimaat en het milieu een grote verbetering”, zegt hij.

“Als het prijsverschil geen 70% meer is maar 20 of 30%, dan zal de bal snel aan het rollen gaan”, voegt Hans Van Dam toe.

Ondanks de prijshandicap zijn er nu al bedrijven die uit milieubewustzijn overschakelen op HVO.

SNEL LOGISTIC SOLUTIONS

De HVO-pionier in België is Snel Logistic Solutions uit Deinze. Het bedrijf startte hier al in 2018 mee en heeft nu al 400.000 liter op de teller. “Wij zijn als vervoerders aan onszelf verplicht om duurzamer te werken. HVO is de ideale manier om de CO2-emissies van transport naar beneden te halen. Veel handiger dan gas en elektriciteit”, zegt zaakvoerder Gert Snel. “Bijna 20% van onze vloot rijdt nu op HVO, weliswaar vanuit ons filiaal in het Nederlandse Weert, waar we HVO tanken vanuit een home based tankstation. In Nederland zijn er meer tankstations die deze aanbieden. In België zijn het er voorlopig veel minder, zodat de omrijkosten een remmend effect hebben. Het feit dat Maes nu in Puurs en Londerzeel HVO beschikbaar heeft, opent meteen perspectieven voor ons bedrijf. Binnenkort rijden ook vrachtwagens van Snel op HVO in België”.

Volgens Gert Snel is het prijsverschil moeilijk integraal door te rekenen aan de klanten. “Door de transporten anders en beter te organiseren, kan dat al deels weggewerkt worden. Maar het is vooral een kwestie van

'mindset': door ecologische maximalisatie te combineren met economische maximalisatie, maak je je bedrijf future proof. Dat heeft op zijn beurt voordelen: je trekt betere mensen aan en uiteindelijk levert het betere contracten op".

TAILORMADE LOGISTICS

Tailormade Logistics uit Gent gebruikt HVO al een goed jaar voor een groot deel van zijn transporten. Het bedrijf investeerde zelfs in eigen HVO-tankstations in Gent en Ghlin (nabij Bergen). "Vijftig van onze vierhonderd vrachtwagens rijden vandaag met HVO. Dat is veel meer dan verwacht: veel klanten aarzelden aanvankelijk om samen met ons in de HVO-boot te stappen - de coronacrisis maakte hen voorzichtiger - maar vandaag merk ik dat hun milieubewustzijn groeit. Duurzaamheid krijgt steeds meer focus", zegt zaakvoerder Bert Vandecaveye.

Hij ziet in de huidige omstandigheden vooral toepassingen in de stadsdistributie. "Hoewel de kostprijs van HVO op een jaar tijd met 30% is gedaald, is er in België nog steeds een aanzienlijke meerprijs tegenover diesel. In stadsdistributie en lokale transporten is het aandeel van de brandstof in de totale kostprijs proportioneel gering. Dus vind je in de distributie gemakkelijker klanten die bereid zijn om iets meer te betalen voor milieuvriendelijk transport dan in het internationaal vervoer. In die activiteit weegt de kost van de brandstof zwaarder door", oordeelt hij.

DUVEL MOORTGAT

Ook Duvel Logistics, de logistieke tak binnen brouwerij Duvel Moortgat, is op HVO overgeschakeld. "Sinds de opening van het HVO tankstation van Maes in Londerzeel tanken onze zes distributietrucks daar HVO. Ook onze vier 'oudere' vrachtwagens rijden ermee", zegt logistiek manager Luk Renmans. "Duvel Moortgat neemt belangrijke inspanningen op gebied van milieu en CO2-emissies. Zo zetten we ook de binnenvaart in en vermijden wij zoveel als mogelijk het leeg of onvolledig geladen rijden. We overwegen om elektrische vrachtwagens in te zetten, maar HVO biedt ons de mogelijkheid om snel te schakelen. Zo kunnen me milieuvriendelijk rijden zonder te moeten investeren in technologie", aldus Luk Renmans.

DISTRILOG, VAN DIEVEL EN ROEFS

Verschillende andere bedrijven grijpen de kans aan die de opening door Maes van de HVO-tankstations in Puurs en Londerzeel biedt om met deze biodiesel te rijden. Zo zetten ook Distrilog (distributie), Van Dievel (transport) en Roefs Group (industriële reiniging) nu ook op HVO in. Dat laatste bedrijf hanteert onder meer de 'Lean & Green'-filosofie en de CO2-prestatieladder om invulling te geven aan duurzaam ondernemerschap. "Een van die initiatieven is het inzetten van HVO als brandstof voor onze voertuigen. En het leuke is, er is nu een tankstation vlak voor onze deur in Puurs", stelt het bedrijf.

GEMEENTE BORNEM

Niet alleen bedrijven maken de stap. Ook de gemeente Bornem besliste zopas om voluit voor HVO te gaan. Nicole Van Praet, schepen van Milieu (IedereenBornem): "Onze nieuwste DAF-vrachtwagen zal sowieso zuiver op HVO rijden. Hiervoor installeren we een tank op de terreinen van de technische dienst. Wij bekijken ook of onze oudere vrachtwagens in aanmerking komen, desgevallend in een 'blend' met traditionele diesel. Maar we gaan ervoor: met deze oplossing verlagen we de CO2-uitstoot drastisch. Dat HVO uit afval wordt geproduceerd, maakt deze brandstof nog aantrekkelijker, want zo is de cirkel rond", zegt ze. "Hoewel Bornem een uitgestrekte gemeente is, rijden onze vrachtwagens weinig kilometers. De meerprijs speelt dan weinig mee. We hebben uitgerekend dat de brandstoffactuur amper 1.250 euro per jaar hoger is. Als je daarmee de emissies van CO2 en fijnstof drastisch verlaagt, dan is het een kleine prijs voor een beter klimaat en een gezondere lucht".

Stefaan De Landtsheer, schepen van Lokale Economie (IedereenBornem) treedt haar bij: "Met deze beslissing geeft de gemeente Bornem een duidelijk signaal. Ik hoop dan ook dat kmo's die weinig kilometers rijden dezelfde oefening zullen doen. Zonder te moeten investeren in technologie kunnen ze vandaag al quasi hetzelfde milieu-effect bereiken als met een elektrische vrachtwagen. Ik hoop dan ook dat Maes in zijn tankstation in Bornem snel ook HVO aanbiedt, zodat ze ons voorbeeld kunnen volgen".

BESTE ALTERNATIEF VOOR DIESEL

Alle gebruikers zijn het erover eens dat HVO technologisch gezien een 100% betrouwbaar alternatief is voor diesel. "Het is een fantastisch product. Geen enkele vrachtwagen heeft met HVO ooit een probleem gehad. Het verbruik is zelfs iets lager", zegt Gert Snel. "Zolang elektrisch rijden niet betaalbaar is en brandstofcellen op waterstof toekomstmuziek blijven, is HVO de ideale manier om ecologie en economie te verzoenen", voegt Bert Vandecaveye toe.

De CEO van MAN, Andreas Tostmann, poseert met de prestigieuze award.

De nieuwe TGX van MAN is International Truck of the Year 2021

De nieuwe TGX van MAN is verkozen tot International Truck of the Year 2021. De verkiezing van de vrachtwagen van het jaar wordt ieder jaar gehouden onder 24 vakjournalisten uit de bedrijfsvoertuigenpers. De jury van deze 24 experts vertegenwoordigt de 24 toonaangevende magazines in Europa.

De prestigieuze award werd overhandigd aan Andreas Tostmann, Chief Executive Officer van MAN Truck & Bus. Vanwege de Covid-pandemie en bijhorende beschermingsmaatregelen, werd alles virtueel gehouden tijdens een ceremonie in het MAN hoofdkwartier in het Duitse München.

Wij konden al testrijden met de nieuwe truck, die uitstekende verbruikscijfers liet optekenen.

HOOG AANTAL STEMMEN

Met niet minder dan 155 punten haalde de MAN TGX het voor de Volvo FH, die sterk tegenwerk wist te bieden.

De regels voor de verkiezing van International Truck of the Year leggen op dat de wagen op de markt moet zijn gebracht in de 12 maanden voor de verkiezing. Verder moet de truck een bijdrage leveren aan de verbetering van het goederenvervoer over de weg. De jury moet rekening houden met een aantal belangrijke criteria, waaronder technologische innovatie, comfort, veiligheid, rijcomfort, laag brandstofverbruik, impact op het leefmilieu en total cost of ownership (TCO).

MOTIVATIE

De TGX wist de juryleden van International Truck of the Year te overtuigen om een aantal redenen, die ondermeer tijdens testritten tussen Oostenrijk en Duitsland duidelijk werden. Deze testritten werden gehouden deze zomer, maar Transporama kreeg als eerste blad in de lage landen de kans om de TGX op de eigen testomloop in de Ardennen te rijden. Dat is de reden waarom we niet naar Duitsland zijn gegaan, ook al omdat reizen vanuit ons land door de Corona-maatregelen in een aantal andere landen, allesbehalve evident was. De eerste kennismaking met de nieuwe TGX werd door MAN gehouden in februari in Bilbao, in het noorden van Spanje.

Bij de langere testritten in Oostenrijk en Zuid-Duitsland vielen de gestroomlijnde cabine op, de vernieuwde D26 en D38 euro 6d motoren, verbeterde achteras en GPS-geassisteerde cruise control. Al die ingrepen verlagen niet alleen het verbruik van de wagen, ze maken er ook een stillere en milieuvriendelijkere truck van.

In de cabine waren alle juryleden onder de indruk van het nieuwe infotainmentsysteem. De schermen zijn onder alle omstandigheden goed te lezen en vooral de bediening, met een dubbele draaiknop/joystick, is snel, handig en intuïtief. Je kan tijdens het rijden je handen netjes aan het stuurwiel houden omdat je vrijwel alles kan bedienen van op het multifunctionele stuurwiel. Handig, veilig en snel, zodat je niet wordt afgeleid van de weg en de verkeersituatie.

Moest je toch verstrooid zijn, stelt MAN een breed gamma aan elektronische middelen ter

beschikking om ongevallen te voorkomen. Die zijn intelligent opgevat en grijpen alleen in als dat nodig zou zijn. De werkdruk op de chauffeur wordt door deze systemen minder groot, rijden wordt minder vermoeiend.

De voorzitter van International Truck of the Year, Gianenrico Griffini vatte het als volgt samen: "met de lancering van de nieuwe TGX, heeft MAN zijn zwaar truck gamma vernieuwd op een manier die duidelijk gericht is op de toekomst: de nieuwe truckreeks biedt het hoofd aan de uitdagingen van vandaag en morgen in de transportsector".

GEREDEN

Transporama was bij de eerste magazines ter wereld die uitgebreid met de nieuwe TGX mochten testrijden. Begin van de zomer reden we een test door de Ardennen en Hoge Venen, over ons behoorlijk veeleisende testcircuit. We rijden immers met iedere vrachtwagen precies hetzelfde traject met hetzelfde gewicht, om een eerlijke vergelijking te kunnen maken.

De nieuwe TGX ziet er misschien uit als een evolutie van zijn directe voorganger, als je rijdt, merk je toch echt wel dat deze truck helemaal nieuw is. De afwerking van het interieur, de stilte aan boord, de nieuwe boordelektronica... MAN heeft zijn uiterste best gedaan om de chauffeur te overtuigen voor het merk met de leeuw te kiezen. Het stuurgedrag werd een heel stuk strakker, waarbij je altijd netjes door het stuurwiel kan voelen wat de vooras aan het doen is.

Het bed heeft een dikkere matras gekregen, met een lattenbodem. Ook het tafeltje dat uit het dashboard kan worden geklapt voor de passagierszetel, is handig voor wie lange dagen in de cabine doorbrengt.

En MAN heeft ook aan de transporteur gedacht: ook al hadden we een lastig stuk op de omloop dat door werken versperd was en reden we in een paar files, de nieuwe TGX wist toch een merkelijk lager verbruik te klokken in vergelijking met zijn voorgangers. De nieuwe versnellingsbak met 14 gangen en de verbeterde schakelstrategie droegen daar hun steentje aan bij. Transportondernemers zullen ook graag zien dat er aan de buitenzijde niet te veel verschil is tussen de nieuwe en de vorige trucks. Zo valt een gedeeltelijke generatiewissel niet op in een vloot.

Jan Voet
Belgisch jurylid voor International Truck of the Year

juryvoorzitter van International Truck of the Year, Gianenrico Griffini, wist een alternatieve ceremonie te organiseren in Milaan.

Blinde hoek bewaking (gele verklikker op de A-stijl) is maar één van de elektronische hulpmiddelen.

Alles is nieuw aan de truck, maar de herkenbaarheid als MAN-product blijft groot.

Een digitaal dashboard dat ook bij fel licht perfect leesbaar is.

Handig, dit tafeltje. MAN heeft veel aandacht besteed aan het comfort van de chauffeur.

FORD TRANSIT

DE BEST VERKOCHTE IN BELGIË & EUROPA

Bij ons geniet elke ondernemer (groot of klein)
van grootse fleetvoorwaarden!

Denayer
Bisschoppenhoflaan 515-517
2100 ANTWERPEN
03 360 50 80
salesadmin@denayer.net

Permeke
Jan Van Rijswijcklaan 298
2020 ANTWERPEN
03 827 79 10
ford@permeke.be

De Kort
Kapelsesteenweg 76
2930 BRASSCHAAT
03 641 98 00
sales@dekort.net

Autopolis Leuven
Brusselsesteenweg 57
3020 HERENT
016 31 05 10
sales.leuven@autopolis.be

Van de Ven
Starrenhoflaan 1
2950 KAPELLEN
03 664 04 90
sales@vandevenkapellen.be

Deprince
Mechelsesteenweg 258
2500 LIER
03 4 881 881
ford@deprince.be

Gonthier
Antwerpsesteenweg 273
2800 MECHELEN
015 55 60 71
sales@gonthier.be

Autopolis Zaventem
Leuvensesteenweg 438
1930 ZAVENTEM
02 785 02 40
sales.zaventem@autopolis.be

WWW.FORD-ANTWERPEN.BE
WWW.AUTOPOLIS.BE

FIDENCO
AUTOMOTIVE GROUP

7,6-8,5 L/100KM. CO_2 199-222 G/KM. (WLTP) 6,3-7,3 L/100KM. CO_2 165-192 G/KM. (NEDC)

Vanaf 01/09/2018 worden het verbruik en de CO_2-uitstoot berekend conform de WLTP-test (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure). Tijdens een overgangsperiode (tot eind 2021), moeten de constructeurs nog een theoretische NEDC-waarde ("gecorreleerde NEDC" genoemd en berekend uit de WLTP-waarde) melden om de vergelijking mogelijk te maken met voertuigen gehomologeerd vóór september 2018. Tot het einde van de overgangsperiode kan de overheid de gecorreleerde NEDC-waarden aannemen voor belastingdoeleinden. Maar de overheid kan echter reeds vóór afloop van deze overgangsperiode de WLTP-waarde hanteren voor belastingdoeleinden hetgeen tot een verhoging kan leiden van de belastingen rond de aankoop en het gebruik van het voertuig. De WLTP-waarde is geen 100% correcte weergave van het werkelijk verbruik en/of CO_2-uitstoot. De verkopende concessiehouder en Ford zijn niet aansprakelijk voor de gevolgen van bovenvermelde evoluties en wijzigingen. Indien je graag meer informatie wenst met betrekking tot deze waarden, gelieve contact op te nemen met je concessiehouder. Meer info op www.nl.ford.be/milieu.

Geef voorrang aan veiligheid. Milieu-informatie [KB 19/03/2004]: www.nl.ford.be/milieu.

Mercedes-Benz eActros en Mercedes-Benz GenH2 Truck winnen Truck Innovation Award 2021

De meest innovatieve vrachtwagens voor de elektrische toekomst zijn getooid met de driepuntige ster. Dat is alvast het oordeel van de jury van de gerenommeerde 'International Truck of the Year'-verkiezing (IToY), die de prestigieuze Truck Innovation Award 2021 toekende aan twee volledig elektrische vrachtwagens van Mercedes-Benz: de batterijaangedreven eActros en de conceptvrachtwagen op brandstofcellen Mercedes-Benz GenH2 Truck.

De IToY-jury, bestaande uit 25 redacteurs en senior journalisten van belangrijke gespecialiseerde vrachtwagenmagazines uit Europa en Zuid-Afrika, benadrukte met name de totaalaanpak van de elektrische mobiliteit, die steunt op een duidelijke langetermijnstrategie. De onderscheiding werd op 30 november 2020 digitaal overhandigd aan Martin Daum, voorzitter van de raad van bestuur van Daimler Truck AG en lid van de raad van bestuur van Daimler AG, en Sven Ennerst, lid van de raad van bestuur van Daimler Truck AG voor ontwikkeling, inkoop en de regio China.

In 2016 presenteerde Daimler Trucks als eerste vrachtwagenconstructeur ter wereld een zware elektrische vrachtwagen in de vorm van een conceptvoertuig voor stadsdistributie. In 2018 beleefde het eActros-prototype zijn première en in datzelfde jaar gingen de intensieve klantentests van start. Het voor 2021 geplande seriemodel van de eActros heeft een bereik van ruim 200 kilometer. In september 2020 presenteerde Daimler Trucks de Mercedes-Benz GenH2 Truck, een studie van een brandstofcelvrachtwagen met een bereik van 1.000 kilometer en meer in de serieversie voor veeleisend langeafstandsvervoer. De klantentests zullen in 2023 van start gaan en het begin van de serieproductie is gepland voor de tweede helft van dit decennium.

Martin Daum: "We zijn vereerd en trots dat de jury van de gerenommeerde 'Truck of the Year'-verkiezing onze eActros en GenH2 Truck heeft bekroond met de prestigieuze Truck Innovation Award 2021. Dat is een duidelijke bevestiging dat we op de goede weg zijn met onze strategie, die maximaal inzet op echte lokaal CO2-neutrale technologieën: batterijen en brandstofcellen op waterstof. Deze combinatie stelt ons in staat om onze klanten voor elke toepassing de beste voertuigtypes aan te reiken. Met de eActros hebben we de afgelopen jaren aangetoond dat lokale CO2-neutrale stadsdistributie vandaag de dag reeds mogelijk is. En met onze GenH2 Truck hebben we bovendien ons specifieke concept voor zware brandstofcelvrachtwagens gepresenteerd om veelzijdige en veeleisend langeafstandstoepassingen mogelijk te maken."

Eveneens in september van dit jaar presenteerde Daimler Trucks zijn technologische strategie voor de elektrificering van zijn voertuigen, gaande van voertuigen voor stadsdistributie tot voertuigen voor internationaal langeafstandstransport. Zo bevestigt Daimler opnieuw zijn engagement voor de Klimaatdoelstellingen van Parijs.

Transporama zetelt in de IToY-jury en kende mee de prijs toe aan Mercedes-Benz

In het kader van die totaalbenadering presenteerde Daimler Trucks voor het eerst ook zijn nieuwe, wereldwijde moduleerbare platformarchitectuur, de zogenaamde ePowertrain, die eveneens bijzonder in de smaak viel bij de jury.

MERCEDES-BENZ EACTROS: LOKAAL CO2-NEUTRAAL ALTERNATIEF VOOR DISTRIBUTIETRANSPORT IN DE STAD

De bevindingen van klantentesten met de Mercedes-Benz eActros hebben rechtstreeks geleid tot de verdere ontwikkeling van het prototype tot een productiemodel. Tot nu toe hebben ze bewezen dat de zuiver batterijaangedreven eActros bijuitstek geschikt is voor duurzaam zwaar distributietransport. Qua beschikbaarheid en prestaties moet hij in geen enkel opzicht onderdoen voor een conventionele dieselvrachtwagen. Bovendien zal het seriemodel van de eActros in verscheidene opzichten superieur zijn aan het huidige prototype, met name qua rijbereik, aandrijfvermogen en veiligheid. De in serie gebouwde eActros zal ook qua laadvermogen op gelijke voet staan met de conventionele Actros. De eActros zal worden gelanceerd met twee en drie assen. Daimler Trucks zal het voertuig integreren in een holistisch ecosysteem dat adviesdiensten voor elektrische mobiliteit omvat, zoals het analyseren van routes, het controleren van mogelijke subsidies, het ondersteunen van een operationele vlootintegratie en het ontwikkelen van geschikte laadinfrastructuren.

In 2020 blikte Daimler Trucks ook vooruit op de Mercedes-Benz eActros LongHaul, een volledig batterijaangedreven langeafstandsvrachtwagen, die werd ontwikkeld om standaardritten op planbare routes op een energiezuinige manier af te leggen. Daimler Trucks is van plan de eActros LongHaul in 2024 in serieproductie te nemen. Een enkele batterijlading zal volstaan voor een rijbereik van ongeveer 500 kilometer.

MERCEDES-BENZ GENH2 TRUCK: CONCEPTVRACHTWAGEN OP BRANDSTOFCELLEN VOOR VEELZIJDIG EN VEELEISEND LANGEAFSTANDSVERVOER

De ontwikkelingsingenieurs van Daimler Trucks hebben de trekkracht, het rijbereik en de prestaties van de Mercedes-Benz GenH2 Truck gebaseerd op die van de conventionele langeafstandsvrachtwagen Mercedes-Benz Actros. Zo moet de productieversie van de GenH2 Truck een bruto voertuiggewicht van 40 ton en een laadvermogen van 25 ton hebben. Twee speciale tanks voor vloeibare waterstof en een bijzonder krachtig brandstofcelsysteem maken dat hoge laadvermogen en dat grote rijbereik mogelijk en vormen daarmee de kern van het GenH2 Truck-conceptvrachtwagen. Daimler Trucks gebruikt bij voorkeur vloeibare waterstof (LH2), omdat de energiedrager in deze toestand een veel hogere energiedichtheid heeft dan gasvormig waterstof. Daardoor zijn de tanks van een brandstofcelvrachtwagen op vloeibare waterstof veel kleiner en dankzij de lagere druk ook beduidend lichter. Zo behouden de vrachtwagens een grotere laadruimte en een hoger laadvermogen. Tegelijkertijd kan er meer waterstof worden vervoerd, wat het rijbereik van de vrachtwagens aanzienlijk verhoogt. Zo zal de serieversie van de GenH2 Truck zich net als conventionele dieselvrachtwagens perfect lenen voor meerdaagse, moeilijk te plannen langeafstandsritten, met een hoge dagelijkse energiedoorvoer.

Naast deze Mercedes-Benz GenH2 staat een brandstofcel. Serieproductie zou vanaf 2023 mogelijk worden.

PRESTATIES OF RESPECT VOOR HET MILIEU?

U HOEFT NIET LANGER TE KIEZEN.

CNG

LNG

BIOMETHAAN

IVECO S-WAY NP

Natural Power betekent dat u het meeste uit uw motor haalt en het milieu zo min mogelijk belast. Het betekent 95% minder PM, 95% minder CO_2-uitstoot met biomethaan, 90% minder NO_2, en het beste akoestische comfort binnenin de cabine. Het betekent tot 1600 km autonomie met LNG en een eersteklas rijcomfort in de nieuwe cabine. Het betekent maximale connectiviteit en het beste contact met de natuur.

DRIVE THE NEW WAY.

IVECO

SCANIA
540S
BTM 63J

Scania S 540: Zweedse sterkhouder

Stralend zonnig weer moet je niet verwachten in november, maar het was goed genoeg om de testresultaten niet te beïnvloeden.

Scania heeft het: een legendarische reputatie, schitterende verbruikscijfers, chauffeurs die er alles voor over hebben om met een griffoen op de grille te kunnen bollen... het vertaalt zich allemaal al geruime tijd in indrukwekkende verkoopscijfers. Maar in Södertälje vonden ze dat er best nog een schepje bovenop kon. Dat bleek ook uit onze testrit.

De huidige Scania's hebben op korte tijd een stevige naam voor zichzelf weten op te bouwen, en dat bij vrijwel alle Europese transportondernemers. De S 540
De nieuwe generatie van Scania is er eentje die door het Zweedse merk met veel genoegen voor testritten wordt aangeboden. De reden is duidelijk: vrijwel overal in Europa worden er verbruiksrecords mee gebroken. Ook in de Ardennen is deze Scania aangenaam zuinig. Maar dat is niet de enige reden: het enorme koppel in de lage toeren maakt van deze trucks gretige klimmers, die ook bij volle belasting weinig moeite hebben met hellingen.
Voor we over de rit zelf alles uit de doeken doen, eerst nog een korte opmerking ten behoeve van meelezende Zweden. Beste Scandinaven: het is jammer genoeg niet zo dat de zomer ten zuiden van Kopenhagen blijft duren tot eind november, om dan over te gaan in wat lichte regenval. Testritten organiseren midden november in België, het is een risico nemen met het weer. Al moeten we toegeven dat het deze keer zonnig en redelijk warm was...

NIEUWE AANDRIJFLIJN

Toen Scania in 2012 de nieuwe modellen lanceerde, reden de wagens nog altijd met de aandrijflijn van de vorige generatie rond. Daar was op zich weinig mis mee: ook met de Opticruise en de zescilinders haalde Scania uitstekende verbruikscijfers, een flink handje geholpen door de betere stroomlijn van de nieuwe stuurhut.
De eerste stappen kwamen al snel: verbeteringen aan de motoren, waarbij de zescilinders meer trekkracht produceerden in de lage toeren. Ook de versnellingsbak kreeg een lay-shaft brake, waarbij de tertaire as van de versnellingsbak van een slijtagevrije rem werd voorzien.
De installatie van die rem had alles te maken met de typische eigenschappen van de Opticruise versnellingsbak. De eerste generatie van deze overbrenging had immers nog een koppelingspedaal, die gebruikt werd om te vertrekken en die je ook bij het tot stilstand komen moest indrukken. Reden was dat de Opticruise bij het rijden niet koppelde: het was een versnellingsbak met rechte vertanding, die met het motortoerental speelde om van gang te wisselen. Dat is een manier van schakelen die lang werd toegepast in Noord-Amerika, waar chauffeurs niet ontkoppelden om te schakelen, maar hun versnellingsbak in neutraal duwden, het toerental aanpasten en dan de volgende (of vorige gang) kozen. Dat bespaarde op doubleclutching of twee keer op het koppelingspedaal moeten duwen

We reden met 39,2 ton en een gestroomlijnde trailer.

om te schakelen. Bij de Opticruise imiteerde de motorelektronica de aanpassing van het toerental, waarbij er gebruik werd gemaakt van een klep in de uitlaat om snel het toerental te laten zakken bij het opschakelen. Op zich heeft dat systeem een paar technische nadelen: in principe is een aandrijflijn van een voertuig met verbrandingsmotor zo opgezet, dat de versnellingsbak dient om het relatief beperkte nuttige toerentalbereik van de motor te compenseren. De eerste generatie van de Opticruise draaide die logica deels om: de motor paste zich, tijdens het schakelen, aan om het leven van de versnellingsbak eenvoudiger te maken. Het grootste nadeel zit echter in het feit dat deze manier van versnellingen wisselen niet paste in de lage toerenstrategie van Scania: de motor zou bij sommige schakelingen gewoon te laag in de toeren komen en kunnen afslaan.

Er moest dus een manier gevonden worden om de versnellingsbak zijn werk te laten doen en tegelijk de motor in het ideale gebied qua toerental te houden, de zogenaamde “sweet spot”, waar uit iedere microscopisch vernevelde druppel dieselolie het uiterste wordt gehaald. Die manier was de installatie van een rem in de versnellingsbak die de snelheid van de assen in de gangwissel aanpast, zodat er kan worden geschakeld. De montage van de lay shaft brake maakte vrijwel onmiddellijk een groot verschil: schakelen verliep sneller. De wagens werden ook merkelijk zuiniger, iets waar het Scania uiteraard om te doen was.

NIEUWE VERSNELLINGSBAK

De nieuwe AMT-gangwissels zijn ook echt helemaal nieuw: ze hebben geen enkel onderdeel gemeenschappelijk met hun voorgangers. De spreiding van de versnellingen is groter, de werking is stiller en ze besparen nog eens 1 % brandstof, door de inzet van gladgeslepen tandwielen, betere lagers en natuurlijk het sneller wisselen van versnelling. Meegenomen is ook dat de aluminium versnellingsbak tot 60 kg lichter is geworden dan zijn voorganger. In de versnellingsbak zit er nu op iedere as een slijtagevrije rem. Scania heeft veel tijd en moeite gestoken in het verminderen van interne verliezen in de versnellingsbak. Het gaat om een “dry sump”, dus een versnellingsbak met droog carter. Dat betekent dat de tandwielen niet meer constant door een oliebad draaien, maar dat de olie wordt aangevoerd op de punten waar smering en koeling nodig zijn. Op die manier wordt spatverliezen tegengegaan. Een ontwerp met droog carter in een versnellingsbak stelt natuurlijk heel hoge eisen aan de smering, reden waarom Scania opteert voor een dunvloeibare MTF-olie met lage viscositeit. Deze olie is makkelijker aan te voeren in de versnellingsbak en laat bovendien langere onderhoudsintervallen toe.

Met deze versnellingsbakken zet Scania de bakens uit richting toekomst. De hoofdreden voor het nieuwe ontwerp was trouwens niet alleen een lager brandstofverbruik: ook duurzaamheid en vooral de rijeigenschappen moesten beter worden. De lange traditie van de Zweden, waarbij lage toerentallen en hoge

koppels garanderen dat het brandstofverbruik laag blijft, moest worden gehandhaafd. Lage motortoerentallen zijn immers een garantie dat het verbruik ook laag zal zijn.

Om dat allemaal voor elkaar te krijgen, is er wel een hoop elektronische ondersteuning nodig. Zowel de motor als de versnellingsbak moeten perfect op elkaar kunnen inspelen. De boordelektronica moet dus in staat zijn de toerentallen van krachtbron en versnellingsbak perfect te matchen. Scania blijft niet alleen op een motortoerental van 1.050 omw/min mikken, de nieuwe versnellingsbak heeft ook een hoogste gang die als overdrive werkt. Dat laat toe om met iets minder lange achterbrugverhoudingen te werken. De vorige Scania die we testten had een differentieelvertanding van 2,35 op 1, de testwagen had een brugverhouding van 2,59 op 1. Dat maakt een wereld van verschil op hellingen...

Aan de motor zelf veranderde niet bijzonder veel, maar de turbo met vaste geometrie kreeg wel kogellagers in de plaats van de klassieke taplagers die veel op turbines worden gebruikt. Scania koos voor kogellagers om een snelle respons van de turbo te garanderen. De turbo heeft immers een vaste geometrie, wat een lager gewicht en grotere betrouwbaarheid oplevert. Om toch even snel te kunnen reageren op wisselende toerentallen, was de montage van kogellagers op de turbine-as noodzakelijk.

Nog meer nieuws aan deze truck is er in de vorm van de elektrische stuurbekrachtiging. Daarmee neemt Scania een technologie over die in personenwagens ondertussen schering en inslag is geworden: een elektrische stuurbekrachtiging in plaats van de klassieke hydraulische variant. Voordeel is dat deze stuurbekrachtiging alleen energie verbruikt als er echt gestuurd wordt, in tegenstelling tot hydraulica, die altijd een beetje extra verbruik veroorzaakt. Die elektrische stuurbekrachtiging laat ook toe een aantal ondersteunende systemen te gebruiken, onder meer rijstrookbewaking. Aan lage snelheden is het stuurkoppel van de elektromotor merkelijk groter, zodat je makkelijk kan manoeuvreren. Aan hoge snelheden verlaagt het koppel, dan krijg je een beter stuurgevoel.

De S cabine biedt veel bergruimte.

De instap is uitstekend door de goed geplaatste treden.

RIJDEN

De 540 pk sterke zes in lijn is het topmodel bij de zescilinders van Scania. De motor levert een koppel van 2.700 Nm bij amper 1.000 omw/min. Dat zijn cijfers waar de minst krachtige V8's van het merk tot voor kort voor moesten passen. Reden voor Scania om de V8 motoren aan te passen, zoals u in het vorige nummer van Transporama uitgebreid hebt kunnen lezen. In de aanloop naar de testrit wist Scania in ieder geval de spanning op te drijven: de nieuwe aandrijflijn in de S 540 zou zuiniger uit de hoek moeten komen dan zijn directe voorganger, die ook al bepaald geen zuiplap was. We hielden dan ook ons hart vast voor het weer, zo laat op het seizoen, maar blijkbaar hadden ze in Zweden een akkoordje gemaakt met de weergoden, want we reden met prachtig herfstweer door de Hoge Venen. Onderweg was het wel druk, vooral op de klassieke punten zoals de E313 en rond Luik. Een werf in Luik maakte dat we geen aanloop konden nemen om de helling van Barchon te beklimmen. Dat vertaalde zich niet in een verbruikstoename, maar onder andere omstandigheden hadden we misschien nog wel iets van de brandstofmeter kunnen afknijpen. We hadden ook te maken met een werf op de N4, maar die had op zich geen grote impact op de test in zijn geheel. Wat wel impact had, was de afwezigheid van files op de ring van Brussel en hetzelfde in Antwerpen. Druk verkeer, maar nergens stilstand of stop and go. Dat maakt meteen een groot verschil. Een van de weinige voordelen van een pandemie is het verplichte thuiswerken, wat meteen een hoop leasingauto's van de weg haalt. De impact op de mobiliteit is indrukwekkend en het is dan ook dringend nodig dat hierop wordt gestudeerd en dat de hogere overheid hier een beleid rond ontwikkeld.

De nieuwe Scania's hebben voortaan een elektrische stuurbekrachtiging die tal van functies ondersteund. Zo houdt-ie je netjes in je rijstrook, op voorwaarde dat de belijning van de weg goed zichtbaar is. Dat is in België zeker niet altijd het geval: als het regent, doen de witte lijnen op onze wegen nogal eens een verdwijntruc. Omdat het tijdens het eerste deel van de rit miezerde, maar niet hard regende en het later droog werd, hadden we gelegenheid om dit systeem te

Op de A-stijlen laten verklikkers zien of er zich iemand in de blinde hoek bevindt. Kom je te dicht, gaat er een geluidsignaal af.

testen. Persoonlijk ben ik geen grote fan van dit soort van hulpsystemen, omdat het dan lijkt alsof de eerste de beste computerchip het kan overnemen van een professioneel chauffeur. Dat is zeker nog niet het geval, maar het is wel zo dat rijstrookbewaking ongevallen kan voorkomen: als je toch verstrooid bent, aan de radio zit te prullen of net iets uit de koelkast opvist, voorkomt het systeem alvast dat je op de pechstrook of op een ander rijvak zou sukkelen. Door de truck op koers te houden worden al een groot aantal ongevallen voorkomen. De ingrepen van elektronische stuurhulp zijn redelijk subtiel, al voelde het op een moment een beetje aan alsof we met een luchtgeveerde vooras met brede banden door diepe spoorvorming aan het rijden waren: een zoekerig, vaag stuurgevoel waardoor je instinctief toch wil ingrijpen. Het is dus even wennen, maar eerlijk gezegd stoorde het systeem ons nooit, iets wat bij andere merken wel eens voorkomt.

Een van de voordelen van de nieuwe versnellingsbak is het feit dat de hoogste gang een overdrive is. De achterbrug hoeft dus niet meer de extreem lange verhouding van vroeger te hebben om het toerental te drukken. Dat betekent concreet bij een klim dat er iets vroeger voor 11de gekozen wordt, waarna de aandrijflijn langer in die gang kan blijven. Gelukkig zitten er in onze omloop verschillende verschrikkelijk moeilijke hellingen waar trucks echt alles uit de kast moeten halen. Daar klimt deze S 540 vlotter dan zijn voorganger. De nieuwe versnellingsbak laat ook een stillere werking toe. Het verschil is niet erg groot, maar je hoort het wel als je er een beetje op let.

Het schakelen van de nieuwe versnellingsbak is behoorlijk indrukwekkend. Deze gangwissel zet de griffoen aan de kop van het peloton. De schakelingen gaan bijzonder snel en als je niet let op motorgeluid of toerenteller, weet je oprecht niet dat er is teruggeschakeld. Ik merkte af en toe op de N4 alleen maar door op het instrumentenpaneel te kijken, dat we niet in 12de, maar wel in 11de reden. De kortere brugverhouding geeft de hele aandrijflijn meer zuurstof en maakt van een trekker die vroeger gewoon goed reed, nu een truck die bijzonder prettig de kilometers afmaalt.

CONCLUSIE

De vorige Scania die we testten was ook een 540 maar dan met de iets kleinere R cabine. Met die truck haalden we vorig jaar in september ook prima cijfers: op het vlakke deel van het parcours 28,9 l/100, over de hele omloop een gemiddelde van 31,9 l/100 km. Daar duiken we met de nieuwe aandrijflijn duidelijk een stuk onder: 28,7 l/100 km bij de stop in Luik is maar een klein verschil, maar over de hele omloop gemeten loopt het wel op. In Ranst tikten we af op 31,1 l/100km, bijna een liter minder dan de voorganger.

Dat is een verschil dat groter is dan Scania aangeeft, wat aan een aantal factoren tijdens de test kan liggen. Maar de grondslag is duidelijk: met de nieuwe versnelllingsbakken is Scania erin geslaagd hun zuinige trucks een nog kleinere dorst te geven. De nieuwe versnellingsbakken zullen systematisch worden uitgerold in het hele gamma van Scania in de loop van de volgende maanden en jaren.

Jan Voet

Belgisch jurylid International Truck of the Year

Het beroemde opstapje/zitbankje van Scania wordt nu overal geimiteerd.

SCANIA S 540

TESTDATUM: 12 NOVEMBER 2020
TEMPERATUUR: BIJ VERTREK 9°C, LICHTE REGEN, BIJ AANKOMST 14°C, ZONNIG, VEEL WIND
Weersomstandigheden: eErst lichte regen, daarna zonniger en onregelmatige wind uit zuidwesten

AFSTAND: 423,5 KM IN TEST

TESTRESULTATEN

- Gemiddelde snelheid, met correctiefactor: 72 km/u
- Verbruik tussen Antwerpen en Barchon (relatief vlak): 28,7 l/100, gemiddelde snelheid 78 km/u
- Verbruik complete test: 31,1 l/100 km
- Totaal AdBlue verbruik: geen opgave
- Totaal combinatie gewicht: 39,2 ton
- Accelerations:
  - 0 – 50 km/u : 19,56 sec
  - 0 – 60 km/u : 29,53 sec
  - 0 – 85 km/u : gehinderd door verkeer
- Geluidsmeting:
  - Stationair: 72,3 dB(A)
  - 85 km/u: 72,6 dB(A)
  - Piek: 77 dB(A)

TECHNISCHE FICHE

Merk: Scania
Type: 540 S A4x2NA
Cabine: CS20H
Wielbasis: 3.750 mm
Motor: Scania DC13 166 540 euro 6
Vermogen: 540 pk (397 kW) bij 1.800 omw/min
Koppel: 2.700 Nm van 1.000 tot 1.300 omw/min-
Boring x slag: 130 x 160 mm
Compressie: 21 op 1
Versnellingsbak: Scania G33CM
Brugverhouding: 2,59 OP 1
Motorrem: SCANIA R4100D RETARDER
Tankinhoud: 400 liter (testtank met ontluchting)
AdBluetank: 47 liter

Aan iedere kant achter het voorwiel zit een blinde hoek bewaking, die uitstekend werk levert.

De stroomlijn is uitstekend, op natte wegen blijft de truck redelijk schoon.

Het handige klaptafeltje. Ook een idee dat we bij concurrenten zien opduiken.

De adaptive cruise control heeft een handige file functie.

De orders voor de nieuwe Talento DCT gaan van start

Eén jaar na de presentatie van het MY2020-model zet de evolutie van de Fiat Professional Talento zich verder, als het bedrijfsvoertuig dat staat voor de ideale combinatie van wendbaarheid en prestaties. Om het debuut van de nieuwe 2-liter EcoJet-motor te volgen, wordt vandaag een andere belangrijke nieuwe troef gelanceerd, die zorgt voor een nooit eerder gezien comfort en ongeëvenaard rijplezier: de automatische Dual Clutch Transmission (DCT). De nieuwe zesversnellingsbak belichaamt zijn soepelheid en comfort, vooral bij het rijden in de stad, en handhaaft het lage verbruik van het model. Hij werkt volautomatisch of sequentieel, voor maximale rijflexibiliteit; in combinatie met het rijgedrag van de Talento maakt dit de Fiat Professional bestelwagen tot het ideale transportmiddel, bijvoorbeeld voor thuisbezorging van online aankopen, de perfecte partner voor 'last mile'-logistiek. In de huidige zeer stressvolle omstandigheden, met honderden leveringen per dag in steden, waar de chauffeur te maken heeft met druk verkeer en vaak moet stoppen en starten, komt de Talento DCT goed tot zijn recht, door het verminderen van stress bij de chauffeur, het verbeteren van het comfort en het optimaliseren van het verbruik in de praktijk.

De nieuwe transmissie van de Talento DCT hanteert optimaal het koppel en het vermogen van de nieuwste 2.0 EcoJet-motoren, verkrijgbaar in versies met zowel 145 pk/350 Nm koppel als 170 pk/380 Nm met E6d-Temp homologatie. In al zijn varianten is de aandrijving uitgerust met een turbocompressor met variabele geometrie voor een soepelere aandrijving en een flexibelere motor, zelfs bij lage toerentallen, wat resulteert in een brandstofbesparing in de werkelijke gebruikscyclus.

De Talento blijft een referentie in zijn segment op het vlak van laadvermogen, compactheid en wendbaarheid, met zijn competenties die nog worden versterkt door de nieuwe DCT-transmissie. De Talento is beschikbaar in alle carrosserietypes - bestelwagen met laag of hoog dak, dubbele cabine en chassis-cabine - en biedt twee lengtes, twee hoogtes en twee verschillende wielbasissen. Door de combinatie van al deze elementen is het model het antwoord op vele transportbehoeften - van 5,2 tot 8,6 m3, een bruto voertuiggewicht van 2,80 tot meer dan 3 ton, en een laadvermogen tot 1,3 ton. De introductie van de DCT-versnellingsbak is beschikbaar op de versies met laag dak en voegt op die manier 14 nieuwe versies toe aan het huidige gamma, betreffende goederentransport.

TEST

Renault Trucks C 480 P6x4

1-YNO-844
VAN VRIJDAG 18.00u
TOT MAANDAG 07.00u

De C 480 kan als bakwagen 26 ton MTM aan, of 44 ton als sleep.

Met de C-reeks zet Renault Trucks een modellenreeks in de markt die geschikt is voor het leveren aan werven en de inzet op de werf zelf. Zolang het terrein er niet al te zwaar bij ligt, kan deze C verbazend goed uit de voeten op het onverhard. Maar omdat deze trucks het grootste deel van hun leven gewoon op de weg doorbrengen, vroegen we ons af hoe het met het comfort zat. Reden genoeg voor een rit over onze bakwagen/distributie testomloop.

Renault Trucks heeft een breed modellengamma als het om bouw- en werfwagens gaat. De K-reeks is de opvolger van de Kerax, een truck die bij kenners een reputatie heeft opgebouwd als het om betrouwbare, overal inzetbare zware vrachtwagens gaat. Met zijn ruime technische reserve is de K-reeks geschikt om aan de slag te gaan in mijnen, zwaar vervoer over moeilijk terrein, modder, steile hellingen... De meeste werftrucks worden echter vooral naast de werf ingezet en komen er eigenlijk alleen maar om te laden of te lossen. Dat is meer het territorium van de C-reeks. Die is geschikt om uit de voeten te kunnen op het onverhard, met ondermeer een grote bodemvrijheid. Tegelijk bieden deze trucks op verharde wegen een comfort dat vergelijkbaar is met dat van de lange afstandstrucks uit de T-reeks van Renault Trucks. Wij kregen in het najaar de kans om een C-reeks te rijden, waarbij de truck werd ontsmet en wijzelf natuurlijk een aantal maatregelen tegen besmetting door COVID 19 namen. De testrit liep over een deel van ons distributiecircuit, waarbij we vooral over verbindingswegen en kleinere wegen reden. Een kort stukje snelweg stond ook op het programma, want deze trucks bedienen veel stopplaatsen. We hebben het verbruik niet gemeten, omdat het door een aantal omstandigheden niet mogelijk was de wagen te beladen tot de maximaal toegelaten 26 ton. Jammer, want meestal weet Renault Trucks meer dan behoorlijke verbruikscijfers te scoren.

TESTWAGEN

De testtruck stond, ontsmet en wel, te blinken in de herfstzon bij Renault Trucks dealer Noyens te Olen. De wagen was voorzien van een containerhaaksysteem van AJK, maar niet van een container met ballast. Verder zaten er nog een aantal interessante opties op de truck. De voorbumper was van staal, wat uiteraard beter bestand is tegen beschadigingen in het terrein dan een standaard kunststof exemplaar. Bovendien heeft Renault Trucks de bumper in drie delen opgebouwd, zodat niet alles moet vervangen worden als er toch een beschadiging zou optreden. De koplampen zijn voorzien van een vrij robuuste steenslagbescherming. De opstap naar de cabine is in feite een fikse klim, want de cabinevloer staat vrij hoog

Doordacht detail: je kan de spatlappen afnemen of omhoog plooien als je achteruit het terrein in moet.

van de grond. Volgens de documentatie van Renault en onze rolmeter ongeveer 1,73 meter. Er zit dan ook een relatief grote tussenafstand tussen de opstaptreden. De onderste opstaptrede is uitgevoerd in kunststof en flexibel, zodat ze er niet meteen wordt afgereden als ze iets raakt. Een intelligente vondst van de Franse ingenieurs zijn de felgele randen aan de treden, zodat ze goed opvallen. Ook de handgrepen zijn in hetzelfde geel uitgevoerd, dat trouwens zacht oplicht in het donker. Ook de trede op de zijkant van de cabine, handig als je een veiligheidsnet over de container moet slaan, is van zo'n passief oplichtende gele streep voorzien. De dagcabine biedt behoorlijk veel plaats en Renault Trucks heeft zich uitgesloofd om voor bijkomende bergplaatsen te zorgen in de vorm van een aantal degelijke kunststof kasten op de motortunnel. Ze omvatten ondermeer een schrijfbord met een klem, handig voor containerchauffeurs, want die hebben meestal een fikse papierwinkel bij.

Omdat je toch wel hoog zit, is het uitzicht op zwakke weggebruikers niet bepaald ideaal. Deze trucks brengen een groot deel van hun leven in steden en dorpen door, zodat het wegwerken van blinde hoeken rond de wagen zeker nodig is. Renault Trucks heeft dat op verschillende manieren opgelost. De eenvoudigste en mijns inziens beste oplossing, is een ruitje in de passagiersdeur. Daarmee kan je de grote blinde hoek rechts naast de wagen goed in de gaten houden, bijvoorbeeld als je de richtingaanwijzer naar rechts aanzet op een kruispunt en grootvaderlief absoluut zijn speed pedelec in de blinde hoek rechts naast de cabine wil zetten. Want waarom zou je als fietser rekening houden met een 26-tonner?

Een andere ingreep was de namontage van camera's, die je kan activeren op het touchscreen in de cabine en die zich inschakelen bij het opzetten van alweer de rechterrichtingaanwijzer. De camera's maakten eerlijk gezegd niet zo'n geweldige indruk: ze hadden moeite met de herfstzon en de achteruitrijcamera weigerde op een gegeven moment gewoon dienst. Daarmee vielen ze uit de toon, want de vrachtwagen zelf en vooral de elektronische hulpmiddelen van Renault Trucks zijn niet op fouten te betrappen. Renault Trucks heeft nog een derde hulpmiddel om blinde of dode hoek ongevallen te voorkomen: een automatische luidspreker buiten aan de wagen, die passanten waarschuwt dat de truck naar rechts gaat afdraaien. Op deze wagen was dat systeem uitgeschakeld. Momenteel is het alleen in het Frans beschikbaar en vooral voor de Franse markt ontworpen.

In het vooronder van deze truck lag de bekende 6 in lijn van Renault, met een cilinderinhoud van 12,8 l en een vermogen van 480 pk. Het motorblok levert dan ook nog eens een fikse trekkracht van niet minder dan 2.400 Nm. Meer dan voldoende voor 26 ton, maar deze wagens moeten ook aanhangers kunnen trekken, de testwagen was voorzien

De zit is hoog, de spiegels geven een goed beeld, maar de bijkomende hulpmiddelen voegen toch wel veel toe aan de verkeersveiligheid.

van een vangmuil. De motor is gekoppeld aan de bekende Optidriver versnellingsbak, die 12 gangen vooruit en 3 achteruit heeft. Vooral dat laatste is vaak handig voor dit type truck, omdat er soms langere afstanden achteruit moet worden gereden. De motor was verder voorzien van de optibrake+, een uitlaat compressierem die bij 2.300 omw/min goed is voor 382 kW remvermogen, ofwel een 520 pk.

Het vermogen werd op de weg gezet door een tandem, die technisch gesproken tot 26 ton aankan en een eindreductie had van 1 op 3,61. Dat betekent dat je in het terrein over veel trekkracht beschikt, op de snelweg draait de motor wel een iets hoger toerental. We zaten bij 90 km/u net boven de 1.300 omw/min, nog altijd meer dan redelijk.

COMFORT

Renault Trucks gaat er van uit dat een vrachtwagenchauffeur een professioneel is, die weet waar hij of zij mee bezig is. Maar tegelijk ook iemand die lange dagen werkt, zodat comfort belangrijk is. Deze C 480 heeft bijvoorbeeld een stuurhut die geveerd is met 4 luchtbalgen. Dat geeft meteen het rijgevoel van een lange afstandstrekker, zeker als je er nog de bijzonder goede luchtgeveerde zetels bij telt. Die zetel kan je verwarmen in de winter, er zijn twee standen aan de verwarming, en ventileren in de zomer. Ook de bijrijder had in deze truck recht op een luchtgeveerde zitplaats en zo hoort het. Het multimediasysteem van Renault kan je bedienen via een zevenduim meerkleurenscherm. Dat scherm werd door Renault Trucks Roadpad gedoopt. Het bevat een prima werkende Tomtom-navigatie, die aangepast is aan vrachtwagens. De radio-ontvangst kan zowel via FM of DAB+, wat in de toekomst de standaard zal worden. De Roadpad heeft een aantal aansluitingen, waaronder USB, zodat je je smartphone eraan kan koppelen. Voor zover ik gezien heb, is er momenteel nog geen mirroring of carplay, misschien iets waar Renault aan kan werken. Handig is ook de gekoelde flessenhouder die je uit de wagen kan nemen als je toch eens morst en de boel moet schoonspoelen. De truck is bij het rijden aangenaam stil, het motorgeluid blijft onderdrukt. Renault Trucks monteerde op de testtruck gelaagde zijruiten van 5 mm dik. Die houden vrij veel geluiden buiten: de ingenieurs hebben een verschil van 3 decibel gemeten. Dat lijkt misschien

De felgele handgrepen en omlijning van de treden maakt alles beter zichtbaar. De kleur licht op in het donker.

Bijzonder handig in druk verkeer, deze hulpruit onderin de passagiersdeur.

niet veel, maar het is qua geluidsdruk het verschil tussen iemand die gewoon spreekt of iemand die staat te roepen...

RIJDEN

We hebben een deel van ons distributiecircuit gereden met deze wagen, vooral omdat een vorm van belading ontbrak. Toch wist deze C 480 te overtuigen op verschillende vlakken. Renault Trucks neemt de aandrijflijn onder handen met zelf ontwikkelde software en dat merk je: ook al zijn de mechanische onderdelen hetzelfde als van Volvo, de wagen reageert als een Renault: veel koppel onderin, vlot schakelend en met een stuur dat redelijk veel feedback geeft. Dat een ongeladen vrachtwagen vlot bolt, hoeft geen betoog. Maar ook in onbelaste toestand blijft deze truck comfortabel, zonder stoten van de vering. Aan de buitenzijde waren er verschillende doordachte details: zo kan je de achterste spatlappen ophangen zodat ze bij het achteruitrijden in het terrein niet worden afgetrokken. De achterbumper kan ook worden opgeklapt om de wegrijhoek groter te maken.

De opbouw van AJK is niet alleen kwalitatief een van de betere in zijn soort, je kan er ook overal onderdelen voor vinden als er iets zou verslijten of beschadigd raken.

De enige mindere punten aan deze truck zijn een beetje eigen aan het type voertuig: de instap is hoog, zeker voor wie een aantal containers op- en afzet per dag, zal geregeld moeten klimmen. Dat de treden goed geplaatst staan en uitstekend zichtbaar zijn, is daarbij alvast een hulpmiddel. Ook de uitstekende zit en het goede uitzicht helpen om het comfort aan boord op peil te brengen. Deze C 480 met zijn aangedreven tandemassen heeft in ieder geval duidelijk gemaakt dat Renault Trucks de wapens in huis heeft om in het segment van de werfvoertuigen de gevestigde waarden het vuur aan de schenen te leggen.

Jan Voet
Jurylid International Truck of the Year

TESTGEGEVENS

Renault Trucks C 480 P6x4 K E6 26T/44T

Type: bakwagen, 3 assen
Motor: DTI 13, zes in lijn turbodiesel, common rail, 4 kleppen per cilinder
Inhoud: 12,8 liter
Vermogen: 353 kW (480 pk) bij 1.404 tot 1.800 omw/min
Koppel: 2.400 Nm bij 950 tot 1.404 omw/min
Boring x slag: 131 x 158 mm
Versnellingsbak: Optidriver ATO 2612F, 2.550 Nm maximaal, 12 gangen, 3 achteruitgangen
Retarder: Optibrake+ 382 kW bij 2.300 omw/min, uitlaatrem en compressierem.

Dezelfde ruit langs de buitenkant. Het is trouwens verbluffend hoeveel mensen aan een rood verkeerslicht rechts naast de cabine gaan staan...

VDL Bus & Coach lanceert nieuwe generatie Citea's: compromisloos en volledig zero emissie

In 2021 presenteert VDL Bus & Coach de nieuwe generatie elektrische Citea's. Vanuit de

VDL-visie is een busconcept ontwikkeld, volledig gebaseerd op een elektrische aandrijflijn, dat klaar is voor de toekomst en waarbij zero emissie vanzelfsprekend is. Meer details maakt VDL Bus & Coach de komende maanden in een speciale campagne bekend. Tijdens Busworld, volgend jaar oktober in Brussel, zijn de bussen voor het eerst te zien. "Vanuit de innovatieve visie waar VDL om bekend staat, is een totaalconcept ontwikkeld", legt Henk Coppens CEO van VDL Bus & Coach uit. "Achter de schermen hebben wij de afgelopen jaren hard gewerkt aan een openbaarvervoerplatform dat klaar is voor de toekomst en waarin de nieuwste technologieën zijn geïntegreerd. De modulariteit maakt het voor onze klanten mogelijk om optimaal in te spelen op de uitdagingen van het openbaarvervoer en de veranderende aard van de mobiliteitssystemen."

Alex de Jong, Business Manager Openbaar Vervoer bij VDL Bus & Coach, vult aan: "De naam Citea blijft weliswaar hetzelfde, maar het concept van de bus is compleet vernieuwd en volledig gebaseerd op een elektrische aandrijflijn. De nieuwe generatie Citea's, die zal bestaan uit 4 lengtevarianten, voldoet aan elke mogelijke vraag uit de markt: elk model biedt een oplossing zonder compromissen op het gebied van duurzaamheid, technologie, range, passagierscomfort- en capaciteit, ergonomie, flexibiliteit, veiligheid en Total Cost of Ownership."

VDL Bus & Coach introduceert onder meer een innovatieve composiet zijwandconstructie die 15% lichter is ten opzichte van een conventionele zijwand. Het batterijpakket is standaard in de vloer verwerkt. Dit zorgt voor een betere verdeling van het gewicht, meer stabiliteit (veiligheid) en het verhoogt de passagierscapaciteit. Door de keuze van efficiënte componenten, een lichtgewicht constructie, een goede isolatie, een aerodynamisch ontwerp en optimaal energiebeheer wordt het energieverbruik van het voertuig tot maar liefst 30% gereduceerd. Ook de nieuwe generatie Citea's wordt gebouwd in Nederland en België. Coppens: "Hierin zijn we ook compromisloos. Het streven naar duurzame mobiliteitsoplossingen is een belangrijke pijler van de klimaatstrategie in veel Europese landen. Vanuit onze maatschappelijke betrokkenheid houden wij vast aan onze strategie om de hoogwaardige maakindustrie, op het gebied van kennis, innovatie en productie in West-Europa te behouden en te versterken. In de geest van de visie van VDL Groep: de maakindustrie heeft toekomst in Europa. Europa heeft toekomst door de maakindustrie."

Van Hool is echt een pionier op het gebied van trambussen en milieuvriendelijke aandrijving, met als klanten onder meer De Lijn.

Trambussen: flexibiliteit en volume

De trambus is een nog redelijk jong verschijnsel. Zoals de naam het al aangeeft, is het een combinatie van een tram, waarvan het grootste voordeel het volume is, en een bus, met als grootste troef de flexibiliteit. Anders nog dan een trolleybus en tram is een trambus niet gebonden aan een bovenleiding en zijn er dus veel meer mogelijkheden voor trajecten en vooral veranderingen van traject. Een trambus kan gebruikt worden in combinatie met een aparte bedding, interessant voor BRT-systemen (Bus Rapid Transit), aparte (bus) rijstroken of gewoon in het globale verkeer.

Een voorloper van de trambus was het Phileas project in Nederland, een ontwikkeling van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) met APTS (Advanced Public Transport Systems; 70 % eigendom van VDL) en Bombardier. Dit project voor een BRT-systeem werd opgestart in 1998. Een sleutelelement in het project was de Phileas trambus, gebouwd door APTS (later door VDL). De infrastructuur voor dit project, momenteel geëxploiteerd door Hermes, bestaat nog altijd, maar de Phileas trambussen, die gebouwd werden tot 2014, werden vervangen door VDL Citea elektrische bussen. Phileas kreeg overigens nog navolging in 2011 in Korea en werd ook geïntroduceerd in Turkije en Israël.

DE MODERNE TRAMBUS

Het is voor een groot gedeelte de verdienste van de firma Van Hool dat het trambus concept verder werd ontwikkeld tot de moderne versies die we nu zien.

Bij nagenoeg alle trambussen gaat het om gelede of dubbelgelede versies. Hierdoor bieden ze een zeer hoge passagierscapaciteit. Bij de 12 meter versies van Irizar en Iveco kunnen we een vraagteken zetten of ze wel als trambus kunnen betiteld worden of eerder als elektrische bus. Door hun lay-out met een lage vloer, lage instap en grote deuren zorgen de trambussen tevens voor een snelle doorstroming van de passagiers. Een typisch element voor de 'echte' trambus is bovendien de chauffeurspositie. De chauffeur zit centraal vooraan, net als in een tram. Het zijn typisch voertuigen voor extra-drukke lijnen en ze zijn ideaal om in te zetten in een BRT-Systeem. Ten opzichte van de klassieke tram bieden ze dan weer onnavolgbare voordelen. In de eerste plaats zijn ze niet gebonden aan een infrastructuur en bovenleiding. Dat heeft tevens een zeer grote invloed op de kosten en exploitatie. Ten tweede kan men kiezen voor een milieuvriendelijke aandrijving. De oudste versies (Iveco) rijden op diesel of aardgas, maar de meeste rijden puur elektrisch, maar ook hybride systemen zijn mogelijk en zoals Van Hool al heeft aangetoond, zijn ook brandstofcellen een interessante optie. De stroomvoorziening van de puur elektrische trambussen kan op verschillende manieren gebeuren: met accu's (ondersteund door energierecuperatie), een hybride systeem om de accu's onderweg op te laden, met inductie (oplaadstations bij de haltes met een installatie in de weg of via het dak) of energietoevoer via een pantograaf. In dit laatste geval kan de trambus opereren als een trolleybus, wel met het nadeel dat hij dan afhankelijk is van een bovenleiding. De Zwitserse firma Hess is een overtuigd voorstander van een gemengd systeem: elektrische aandrijving met accu's, gecombineerd met een pantograaf om stroom af te nemen van een bovenleiding (constant of enkele bij de haltes). Omdat de Hess Lightram dankzij de stroomvoorziening met accu's ook kan afwijken van zijn trolleybusbaan blijft de flexibiliteit eigen aan de trambus, behouden.

DE GROTE SPELERS IN EUROPA

We beperken ons in dit overzicht tot de Europese constructeurs, wat niet belet dat deze soms actief zijn tot ver buiten de Europese grenzen, zoals Van Hool en Iveco. De niet-Europese constructeurs lijken weinig belangstelling te hebben voor de trambus, op de ontwikkeling van de Marcopolo Attivi Express na.

Van Hool is veruit de marktleider op gebied van trambussen met de Exqui.City, leverbaar in gelede en dubbelgelede versies. Het concept werd voor het eerst voorgesteld in 2011. Van Hool biedt tevens de grootste keuze aan aandrijfvarianten met hybride versies, puur elektrische versies en de Exqui.City 18FC op waterstof (brandstofcellen). Het hart van de Exqui.City is het Multi Propulsion Platform. Dat is ontwikkeld voor alle typen van groene, alternatieve aandrijvingstechnologie. Met dit flexibele platform toont Van Hool zijn expertise aan om nieuwe, efficiënte en betrouwbare technologie in te zetten. In alle gevallen wordt het voertuig elektrisch aangedreven, maar dat kan met accu's, met conductive of inductive power, met een bovenleiding (trolleybus), met brandstofcellen

Irizar ontwikkelt in de groep zijn eigen elektrische aandrijflijn voor de ie Tram.

of met een diesel-hybride of CNG-hybride oplossing. De Exqui.city werd oorspronkelijke geïntroduceerd als een diesel/elektrische hybride en als trolleybus. In 2014 volgde de optie voor een hybride aandrijflijn met aardgas. Hierbij werd een MAN motor gecombineerd met een Siemens generator en elektrische motoren. In hetzelfde jaar werd tevens een model op CNG of biogas met een Scania motor voorgesteld. De puur elektrische versie met accu's dateert van 2016 en maakt gebruik van 215 kWh lithium ion accu's en twee Siemens ELFA elektrische motoren. Opladen kan via een pantograaf of aansluiten op het elektriciteitsnet. In 2017 kondigde Van Hool aan dat een versie met brandstofcellen werd ontwikkeld voor de stad Pau. Die werden voorgesteld op Busworld in 2019 en maken gebruik van de Ballard Power Systems FCveloCity®-HD 100-kilowatt brandstofcelmodule. De aandrijving van de bus is hybride elektrisch. Enerzijds worden waterstof (H2) en zuurstof (O2) door middel van elektrolyse in "real time" in de brandstofcel omgezet tot elektriciteit, met waterdamp als enige uitstoot, en anderzijds zorgen de lithium-accu's en elektromotoren voor bijkomende aandrijving waar en wanneer dit nodig is. De energie die vrijkomt bij het remmen van het voertuig wordt eveneens hergebruikt. Deze "zero emissie"-technologie leidt niet tot de uitstoot van broeikasgassen of luchtverontreinigende stoffen tijdens het gebruik ervan. De uitstoot van het voertuig is alleen waterdamp. Bijkomende voordelen van waterstofbussen zijn hun autonomie van meer dan driehonderd kilometer en het snel tanken (10 minuten). Hierdoor bereiken de bussen het hoogste niveau van operationele flexibiliteit en productiviteit voor een busmaatschappij.

De Van Hool ExquiCity wordt al in heel wat Europese steden gebruikt, maar ook buiten Europa, zoals in Martinique.

Het Zwitserse bedrijf Hess is met de Lightram zowel vertegenwoordigd bij de trambussen als bij de trolleybussen. Vaak wordt een combinatie van beide ingezet, vooral waar reeds een infrastructuur voor trolleybussen en/of trams voorhanden was.

Ook Heuliez wil in dit segment meespelen en ontwikkelde daarvoor de GX437 Elec Linium op basis van de elektrische lijn GX bussen. De GX437 Elec Linium is een enkel gelede trambus, verkrijgbaar als puur elektrische bus, elektrisch met trolley of een hybride oplossing. Voor de elektrische versie heeft men de keuze uit elektrische motoren van 160 of 200 kW en 102 of 117 kWh accu's. Het voertuig maakt gebruik van het Iveco Bus Urbanway onderstel en wordt van een koetswerk voorzien in Rorthais.

Bij Iveco, waartoe ook Heuliez behoort, heeft men de tweede generatie Crealis op de markt gezet in 2015 als opvolger van de eerste Crealis en de Citelis. Die eerste generatie kunnen we eerder omschrijven als een bus en niet als trambus. Toch heeft Iveco inmiddels al meer dan 500 Crealis trambussen verkocht. Technisch heeft de Crealis een groot aantal componenten gemeen met de UrbanWay van Iveco. De Iveco Crealis is leverbaar met een lengte van 12 meter of als gelede bus met 18 meter. De aandrijving gebeurt door verbrandingsmotoren (diesel, CNG, biogas), als hybride, als puur elektrische bus en als trolleybus. Deze laatste is een gemeenschappelijke ontwikkeling van Iveco en Skoda.

De ontwikkeling van de Irizar ie Tram werd aangevat in 2017 en het eerste voertuig werd

Iveco biedt meer dan 3000 varianten aan van de Crealis, waarvan vooral de Crealis Neo het best aansluit bij het 'trambus' concept.

geproduceerd in 2018. Opmerkelijk is dat Irizar van dit type ook een 12 meter versie commercialiseert (de andere constructeurs meestal alleen gelede of dubbel gelede versies).

Irizar is in een ander aspect uniek, omdat het bedrijf zelf, de Irizar Group, de volledige aandrijflijn met elektrische motor en lithium-titaanoxide accu's ontwikkelde met het oog op een maximale capaciteit, maar ook om ze aan te passen aan verschillende oplossingen om ze op te laden: langzaam laden via het elektriciteitsnet, snel bijladen via een pantograaf tijdens de rit en smart charging en/of laden via een pantograaf in het depot. De 12 meter versie krijgt een elektrische motor van 180 kW, de 18 meter gelede versie een 240 kW krachtbron.

Hendrik De Spiegelaere

HET EUROPESE AANBOD VAN TRAMBUSSEN

Merk	type	lengte	passagiers	steden	aantal	modus
Hess	LighTram	18,7 m	135	Bern	5	elektrisch
			164	Zürich	9	elektrisch/trolley
			133	Genève	12	elektrisch
			142	Biel	10	elektrisch/trolley
			159	Salzburg	15	elektrisch/trolley
		24,5 m	200	Nantes	22	elektrisch
			213	Lausanne	12	elektrisch/trolley
			224	Bern	14	elektrisch/trolley
Heuliez	GX 437 Linium	18,185 m	180	Trondheim	10	elektrisch
			180	Groningen	49	elektrisch/trolley
Irizar	ie Tram	12 m	100	Aix-en-Provence	15	elektrisch
			100	Madrid	20	elektrisch
			100	Luxembourg	6	elektrisch
			100	Orleans	29	elektrisch
			100	Vitoria	13	elektrisch
			100	Schaffhausen	15	elektrisch
		18 m	140	Bayonne	18	elektrisch
			155	Amiens	43	elektrisch
			155	Luxembourg	14	elektrisch
			155	San Sebastian	1	elektrisch
Iveco	Crealis	12,485 m	90	Aix-en-Provence	15	diesel
				Boulogne-sur-Mer		
			96	Calais	4	diesel
			90	Mulhouse	3	diesel
			90	Vannes	5	diesel
		18,395 m	150	Lens	41	hybride
			140	Mulhouse	2	diesel
			150	Montbéliard	25	CNG
			150	Ivoorkust	50	CNG
			165	Marseille	6	diesel
			150	Limoges	3	trolleybus
			140	Bologna	49	trolleybus
			150	Baku	151	CNG
			140	Nouméa	22	CNG
Van Hool	Exqui.City	18,61 m	125	Pau	8	waterstof/brandstofcel
			120-145	Belfast	32	diesel-hybride
			120-145	Parma	10	
			140-170	Genève	56	trolley
		24 m	140-170	Brussel	14	diesel-hybride
			140-170	Trondheim	58	HVO-diesel-hybride
			140-170	Bergen	2	biogas-hybride
			140-170	Martinique	14	
			140-170	Nimes	16	CNG-hybride
			140-170	Barcelona	3	diesel-hybride
			140-170	Malmö	15	biogas-hybride
			140-170	Linz	20	elektrisch/trolley
			140-170	Metz	27	diesel-hybride

Een kleinere, maar zeer gespecialiseerde speler in dit segment is het Zwitserse Hess.

Met de TGE Intercity breidt MAN zijn gamma mini- en midi-bussen op basis van de TGE uit tot een passagierscapaciteit van 19 + 1 inzittenden.

MAN TGE: Complete mini- en midi-bussen

Met de komst van de TGE werd het gamma van MAN voor het personenvervoer flink aangevuld. Gebruikers van de grote MAN bussen en touringcars zullen deze uitbreiding beslist kunnen waarderen, want niet voor alle taken is een full-size bus of touringcar noodzakelijk.

De fabriek leverde al standaard minibusjes met 8+1 zitplaatsen en verruimde dat programma met uitvoeringen die meer zitplaatsen boden of een specifieke uitrusting zoals een mini stadsbus (TGE City). Nu is er ook een standaard midi-bus uitvoering voor lijndiensten of toerisme met 16 of 19 zitplaatsen.

De extra uitvoeringen werden mogelijk door gebruik te maken van de zwaarste uitvoering van de TGE 5.180 bestelwagen. Die heeft een MTM van 5000 kg en maakt door een wielbasis van 4490 mm een totale lengte van 7391 mm mogelijk. Geven we meteen nog mee dat de breedte 2427 mm bedraagt en de totale hoogte 2590 mm. Voor de aandrijving zorgt in dit geval de bekende Euro 6 dieselmotor met een inhoud van 1,968 liter en een vermogen van 177 pk. Schakelen kan met een handbediende zesversnellingsbak of de onvolprezen automaat met acht verhoudingen.

SAMENWERKING MET ALTAS

Voor wat intern bekend staat als de MAN TGE Intercity ging MAN in zee met de carrosseriebouwer Altas Auto. Dat bedrijf vertrekt voor de bouw van een TGE Intercity van het koetswerk van de grootste bestelwagen in het gamma, past die carrosserie aan voor het gebruik als bus en staat voor het complete interieur in. Zo bouwt Altas onder meer de aangepaste elektrische installatie in, de verlichting, bagagerekken, geluid- en warmte-isolatie, vloer en wanden, stoelen, klimaatregeling en zijruiten met dubbele beglazing. Toch is het in ons land MAN die deze midi-bus aanbiedt en niet Altas. De klant kan derhalve voor onderhoud en eventuele reparaties altijd terecht in het MAN servicenetwerk.

De TGE Intercity wordt standaard aangeboden met 16 of 19 zitplaatsen plus chauffeur. Omdat de stoelen op rails geplaatst zijn kan de indeling naar wens veranderd worden. Minder zitplaatsen of een andere indeling zijn dus zonder meer mogelijk. Ook het voorzien van één of meer plaatsen voor rolstoelgebruikers is mogelijk. Die plaatsen kunnen achteraan voorzien worden, net als de optionele rolstoellift bij de achterdeuren, of verspreid in het interieur. De andere passagiers kunnen het voertuig instappen en verlaten via een brede deur vooraan.

Door een groot aantal opties is de MAN TGE Intercity voor diverse opdrachten in te zetten: van school- of werkliedenvervoer via lijndiensten tot toerisme.

WIE IS ALTAS?

Altas Auto werd in 2002 door Edvardas Radzevicius opgericht in Vilnius, Litouwen. Het Baltische bedrijf maakte zich al snel een naam als kwaliteitsproducent voor mini- en midi-bussen. In 2007 namen ze voor het eerst deel aan Busworld, waarna de Europese expansie echt goed op gang kwam. Zo werden ze onder meer een bevoorrechte partner van Mercedes-Benz, Iveco, Volkswagen en MAN. Nu heeft men steun- en verkooppunten in 18 Europese landen. Met een personeelsbestand van meer dan 200 werknemers worden in de 8.000 m2 grote werkplaats jaarlijks ongeveer 800 busjes gebouwd.

MAN BUSTOPSERVICE

De busklanten van MAN kunnen rekenen op alle MAN werkplaatsen, maar krijgen een nog persoonlijker service via de MAN BusTopService op de Belgische markt. Hierbij ligt de lat nog hoger, wordt het dienstenpakket verder uitgebreid en evolueert de werkplaats tot een one-stop-shopping halte voor de klant. Medewerkers ontvangen bovendien bijkomende specifieke opleidingen en worden continu bijgeschoold. De modernste werktuigen en diagnosetools maken het plaatje compleet.

Specifieke troeven zijn:

- Mobile24 pechverhelping, 24/24 en 7/7 met uitgebreid pan-Europees servicenetwerk
- Grote beschikbaarheid van onderdelen, dus ook specifieke Altas onderdelen
- Korte stilstand met ruime service openingsuren
- Mogelijkheid tot onderhoud/herstelling van verwarming, verluchting en airconditioning, alsook van het elektrisch systeem
- Werken aan banden, ruiten, lak en koetswerk
- Reiniging van het voertuig (interieur/exterieur en matten)

Hendrik De Spiegelaere

Voor de TGE Intercity ging MAN een samenwerking aan met Altas Auto.

De nieuwe midi-bus is een mooie aanvulling op de reeds bestaande minibusjes met 8 + 1 zitplaatsen.

Met de eTGE kan MAN ook een elektrische variant van zijn minibus aanbieden.

Toyota ProAce Verso electric

Met de introductie van de nieuwe ProAce Verso Electric begin 2021 zal Toyota het marktbereik van zijn uitstootvrije, batterij-aangedreven elektrische voertuigen vergroten. Samen met de ProAce Electric middelzware bestelwagen in het Toyota Professional-assortiment van bedrijfswagens vormt dit een aantrekkelijke en uiterst flexibele mobiliteitsoptie voor bedrijven en wagenparken die actief zijn in lage-emissiezones en voor klanten die alle kwaliteit en prestaties van een Toyota personenbus wensen gekoppeld aan uitzonderlijke milieuprestaties.

Het nieuwe model biedt keuze uit twee types lithium-ion batterijen, 50 of 75 kWh, met een volledig elektrisch rijbereik tot 330 km en gedekt door een garantie van acht jaar/160.000 km.

Het assortiment bestaat uit drie carrosserielengtes en vier modeluitvoeringen, geschikt voor het vervoer van negen personen. De specificaties en opties voldoen aan de hedendaagse vereisten voor gerieflijkheid, connectiviteit en comfort, aangevuld met de recentste Toyota Safety Sense actieve veiligheids- en rijhulpsystemen, die bescherming bieden tegen vaak voorkomende ongevalsrisico's.

De hoofdreden voor de opstart van de nieuwe vestiging is de nabijheid bij Antwerpse, Kempense en Limburgse klanten.

Carfrig : vestiging in Wommelgem

Sinds iets minder dan een jaar is Carfrig actief in een nieuwe vestiging in Wommelgem. De reden van de uitbreiding vanuit het Gentse naar de omgeving van Antwerpen is duidelijk: dichterbij de klanten in Antwerpen, de Kempen en Limburg zijn. Bart Matthys legt uit: "de files op de wegen maken het voor klanten moeilijk om vanuit de Kempen tot in Gent te geraken. De verplaatsing duurt eenvoudigweg te lang. Dat is de reden waarom we in Wommelgem een bijkomend filiaal hebben opgericht. We hebben trouwens al een filiaal in Asse, vlak bij Brussel. Op deze manier bieden we nog meer mogelijkheden aan klanten."

Dat filiaal ligt in de bekende Industriestraat in Wommelgem en is zichtbaar vanop de E313. Met niet minder dan 9 poorten biedt het veel mogelijkheden, volgens Bart Matthys: "We gaan hier werken aan zowel trailers als carrosserieën en de opbouw van bestelwagens. In de voorbije jaren hebben we gezien dat bestelwagens aan belang winnen, omdat er minder chauffeurs zijn met een groot rijbewijs en omdat het gewoon makkelijker is leveringen uit te voeren in de stad met een compacter voertuig. Vanuit Wommelgem vertrekt ook een van onze depannagewagens. Het is de bedoeling dat we op termijn alle herstellingen en onderhoud bij de klant uitvoeren, terwijl die gebruik kan maken van een vervangwagen."

ORGANISCHE GROEI

Momenteel werken er drie personen in

Wommelgem, op relatief korte termijn zullen dat er meer worden. Carfrig zal er in totaal 5 werknemers hebben. Joris Matthys vult aan: "We groeien organisch, maar zien een terugval door de Corona crisis. De leveringen aan horeca hebben een lange onderbreking gekend. De retail is wel blijven draaien. We werken dus gestaag verder en binnenkort zullen we bijkomende kantoorunits installeren. Ook zal ons magazijn in Wommelgem uitgebreid worden, om onderhoud, herstellingen en natuurlijk opbouw te ondersteunen."

"Klanten kunnen bij ons dus terecht voor montage van nieuwe carrosserieën en koelgroepen, maar ook voor herstellingen aan koelgroep, opbouw, deuren, laadklep... We bieden een one-stop shopping oplossing aan, zodat de klant niet hoeft heen en weer te rijden tussen verschillende herstelpunten."

Jan Voet

Een van de depannagewagens heeft zijn uitvalsbasis in Wommelgem.

Er wordt zowel aan trailers, carrosserieën en opbouw van bestelwagens gewerkt.

VERKOOP EN VERHUUR VAN
KIPPERS &
WALKING FLOOR

T 057 36 33 40 / GSM 0468 57 68 57
info@lasrent.be / www.lasrent.be

LASRENT rent-a-trailer
LASTRAILER rent-buy-a-trailer

Een interessant concept: deze koeltrailer haalt stroom voor de koelgroep door een generator op de derde as... geen diesel meer nodig.

Krone : marktherstel na diepe duik

Het is altijd interessant om langs te gaan bij de grote Duitse trailerbouwers. Niemand heeft zijn vinger zo dicht aan de pols van de Europese economie als Krone, Kögel en Schmitz. Dit najaar konden we ons licht opsteken bij Krone, waar heel wat interessants op te pikken viel.

Dat de tweede helft van 2019 een flinke terugval kende van de economische groei in Europa, was al algemeen geweten. Die crisis is verder uitgediept door de wereldwijde pandemie in 2020. Het is wel ontnuchterend als je bij Krone de kille cijfers ziet van de klappen die de welvaart heeft gekend. Waar het tweede kwartaal van 2019 nog records brak, dook de verkoop van vrachtwagens en vooral trailers na de zomer steil de dieperik in. Die daling zette zich stug door tot april van dit jaar, om dan vanaf mei een zeker herstel te laten zien. Onze economie krijgt ongeveer om de 10 jaar een fikse klap. In 2009 was er de kredietcrisis, in 1999 kregen de beurzen er van langs. Bij Krone verwachten ze dat we in 2021 een sterke toename in de groei zullen zien, misschien zelfs meer dan 10 %. Het zal echter een behoorlijk tijdje duren voor we de achterstand terug hebben ingelopen. En die voorspelling ging uit van een traject waarbij alvast Duitsland niet meer in lockdown hoefde te gaan. In de meeste andere Europese landen is dat alvast niet gelukt...

Nog even meegeven dat concurrent Schmitz Cargobull momenteel in de Duitsland lobbyt om LZV met dubbele trailer toe te laten, net zoals momenteel in Finland. Voordeel is dat je met standaard materiaal kan rijden, want de tweede trailer wordt aan de eerste gekoppeld met een dolly. Bij Krone doen ze voorlopig nog niet mee aan de ondersteuning van dat project, vooral omdat de ervaringen met de poging op LZV's in Duitsland in te voeren uitgesproken negatief zijn.

NIEUWE PRODUCTEN

Om klaar te zijn voor de nieuwe groei, heeft Krone een aantal belangrijke vernieuwingen aan zijn producten doorgevoerd. Je merkt trouwens dat Krone, net als de andere grote trailerbouwers, mikt op de aftermarket: eigen

20 voeter achterop en toch in regel met de asbelasting.

SCHMITZ EN KRONE : DIGITALE MIJLPAAL

Transportondernemingen die telematica gebruiken van Schmitz Cargobull of van Krone kunnen nu de gegevens van beide systemen gebruiken, onafhankelijk van hun eigen software. Dat is mogelijk geworden door de samenwerking tussen Cargobull Telematics en Krone Telematics: de twee trailersbouwers hebben hun interfaces geopend voor het systeem van de concurrent.
In een gezamenlijke verklaring van beide merken werd aangegeven dat het snel beschikken over data, zoals temperatuur, locatie of andere gegevens, steeds belangrijker wordt voor vloten. Een eenvormig systeem laat toe die gegevens snel op te halen en te controleren. Het speelt daarbij geen rol of de gegevens van een Krone trailer via de Schmitz portaal wordt opgehaald of andersom.

koelgroepen, eigen assen, eigen telematica... het zijn allemaal manieren om de klant te binden en een grotere meerwaarde te verkrijgen. Door modulair te bouwen kan er ook beter worden ingespeeld op de vraag van klanten. Zo heeft Krone zijn containerchassis zo aangepast, dat het mogelijk is om een 20 voetcontainer te vervoeren die gelijk staat met de achteras van het chassis en toch voldoende belasting te hebben op de achteras van de trekker. Een andere ontwikkeling bij het uitschuifbare containerchassis is de montage van een persluchtmotor, die de hydraulische cilinder vervangt. Lichter en minder gevoelig voor schade, levert de compacte installatie tot 79 Nm kracht om het chassis te verlengen of verkorten.
Krone mikt ook op de typische groeimarkten. Zo bouwde het ten tijde van ons bezoek een groot aantal bestelwagens op voor een grote pakketdienst. De levering aan huis van internetbestellingen is een groeimarkt, die niet alleen door de Covid-pandemie een fikse groei kent.

Jan Voet

Anderhalve meter?

Bij **ATL-Renting** krijg je altijd meer én vooral alles **100 % volgens jouw wens.**

Zware of lichte **vracht.**

Vanaf 4,40 m tot 16,50 m

VERHUUR, VERKOOP & HUURKOOP

Contact
Tel. +32 (0) 11 45 65 20

Depot Tessenderlo
Industrieweg 122
3980 Tessenderlo

Mail
info@atlrenting.be

ATL RENTING

Er moet uitgebreid worden om aan de klantenvraag te kunnen voldoen.

Uitbreiding bij Las Rent

Las Rent is opgestart in 2018, maar is ondertussen al aan uitbreiding toe. De Ieperse onderneming neemt binnenkort nieuwe werkplaatsen in gebruik om de service voor de klanten te garanderen maar ook om vooral korte responstijden als het om klantenvragen gaat.

Wij spraken met zaakvoerder Peter Crabbe, die kort en duidelijk de missie van Las Rent onder woorden brengt: “als een klant bij ons langskomt om een trailer te huren, willen we dat alles voor 100 % op punt staat bij aflevering. We zoeken dus een voertuig dat aan de vragen van de klant voldoet.”
Las Rent is vooral actief in verhuur op lange termijn, vertelt dhr. Crabbe: “We verhuren bewust niet op korte termijn: dat vraagt een erg grote vloot, bovendien past het niet in de filosofie van ons bedrijf. Ik heb al heel wat jaren ervaring in de transportsector en verhuur van getrokken voertuigen, reden waarom wij ons liefst focussen op een lange termijn relatie met de klant. De eerste wagen verkopen is een koud kunstje, maar ervoor zorgen dat klanten de weg terugvinden om een tweede keer in vertrouwen een contract te tekenen, dat is heel andere koek. Daarom zijn wij tevreden dat klanten keer op keer terug beroep doen op Las Rent. Bij Las Rent zijn onze klanten partners

BREED AANBOD

Om de uiteenlopende vragen te voldoen, kan Peter Crabbe beroep doen op verschillende types trailers. Dat is ook nodig: “Een groot deel van onze klanten zijn bedrijven die voor de agro-industrie rijden. Hier in West-Vlaanderen is de varkenssector een belangrijke sector. Daarom speelt Las Rent in op een aantal specifieke vragen van klanten: “We verhuren vrij veel trailers om varkensmest te vervoeren. Die wagens komen van D-Tec. Waar die constructeur in andere delen van ons land vooral naam maakt met zijn containerchassis, is de streek rond Ieper en Menen vragende partij voor deze tankwagens.”
Verder bieden wij dan ook volumekippers en Walking Floor aan om met granen, compost en andere agro producten te rijden.
Standaard stalen kippers van Menci vinden hier heel wat klanten. In Wallonië doen nogal wat klanten beroep op ons voor ons aanbod kippers van Schmitz.”

Opklapbare bumper bij een Tisvol. De kwaliteit staat op hoog niveau.

"Wij zien onze klanten eigenlijk meer als partners: we zoeken samen de beste transportoplossing voor hen, zodat zij op hun beurt hun klanten, de verladers, perfect kunnen bedienen."

TISVOL

Een paradepaardje in het gamma van Las Rent zijn de aluminium volumekippers van het Spaanse Tisvol. "We waren op zoek naar een aluminium trailer voor een klant die op korte termijn moest worden verder geholpen. Een beetje bij toeval uitgekomen bij Tisvol," legt dhr. Crabbe uit. "Ondertussen werken we bijzonder goed samen met Tisvol. De wagens hebben bij klanten bewezen dat ze van uitstekende kwaliteit zijn: de leidingen voor remmen of hydraulische cilinders zijn netjes weggewerkt en kunnen bij dagelijks gebruik nergens achter blijven hangen. De elektrische kabels hebben kleurcodes, zodat een eventuele storing snel kan worden opgespoord. Maar tot op heden hebben we nog geen enkele klacht van klanten gehad: geen problemen met het chassis of de kipbak zelf, de afwerking is prima en bovendien ondersteunt de fabriek ons zo goed mogelijk. En het allerbelangrijkste: stabiel kippen. Hiervoor kregen ze bij TISVOL bij de kanteltest een A-classiferingsattest. We kunnen echt spreken van een prettige samenwerking met Tisvol."

"De feedback die we over het gebruik krijgen is ook erg positief: de wagens rijden stabiel, volgen goed in de bochten en zijn uitgesproken veilig bij het kippen."

Die samenwerking diept trouwens verder uit: momenteel heeft Las Rent 15 wagens in Spanje gereserveerd voor Belgische klanten. Ook in Ieper staat er altijd een trailer klaar om snel op klantenvragen in te spelen. Peter Crabbe vult aan: "als een klant belt, spring ik in de wagen om een offerte te gaan maken. Menselijk contact en flexibel inspringen op vragen van klanten is de missie van Las Rent. Jammer dat we door corona af en toe offertes moeten mailen. Op die manier kunnen we onze uitstekende service onvoldoende verdedigen, want dan komt het vaak alleen maar op de prijs aan."

SERVICE

Omdat een degelijke trailer ook goed moet onderhouden worden, is de service van Las Rent een punt van eer voor het bedrijf: "We werken heel nauw samen met Lemahieu All Service, een familiebedrijf dat snel en kwalitatief hoogstaand werk levert. Alleen al om nieuwe wagens af te leveren, worden alle details netjes afgewerkt." "Om de service verder te kunnen ondersteunen, zijn we bezig met de uitbreiding van onze ateliers en garages."

Jan Voet

De heren Crabbe (r.) en Lemahieu, drijvende krachten achter Las Rent en Lemahieu All Service.

Een stalen trailer van Menci naast een aluminium Tisvol.

ONZE GROOTSTE LANCERING OOIT

Maak kennis met de nieuwe Volvo FMX, FH, FH16 en FM.
Ontdek er meer over op www.volvotrucks.be

Volvo Trucks. Driving Progress

Agenda

Beste lezer,

Onder normale omstandigheden kan u hier lezen welke belangrijke evenementen gepland staan voor de transportsector. Door de maatregelen ter voorkoming van het Corona-virus, kunnen we u echter niet meer met zekerheid laten weten welke events er wanneer zullen plaats hebben. U kan nog altijd op onze website www.transporama.be terecht voor alle nieuws ter zake.

In de volgende Transporama:

Beste lezer,

Als gevolg van de bestrijding van het Corona-virus, hebben alle bedrijfsvoertuigenfabrikanten hun contacten met de pers tot nader order onderbroken. Wij kunnen u dus momenteel nog niet melden welke onderwerpen in de volgende Transporama zullen worden behandeld.

Wat we u bij het ter perse gaan al wel kunnen bevestigen, maar onder voorbehoud:

International Van of the Year 2021
Onderweg met een chauffeur

TAKE CHARGE OF YOUR FLEET

MAAK UW WAGENPARK KLAAR VOOR EEN DUURZAME TOEKOMST MET ELEKTRIFICATIE

Ongeacht uw stedelijke of regionale transportactiviteiten, wij kunnen u helpen uw vloot te elektrificeren. Lees meer over ons programma elektrische voertuigen op nl.scania.be/elektrificatie.

SCANIA

FORD HYBRID

NIEUWE FORD TRANSIT CUSTOM PLUG-IN HYBRID

Ideaal voor al uw jobs in lage-emissiezones (LEZ). De indrukwekkende laadruimte van de nieuwe Ford Transit Custom Plug-in Hybrid blijft onveranderd. De batterij zit immers onder de laadvloer. Met dit voertuig rijdt u probleemloos elke LEZ in. De puur elektrische aandrijving brengt u tot 56 km ver. En met de zuinige en efficiënte 1.0 l EcoBoost-benzinemotor legt u tot 500 km af, in alle comfort.

INTERNATIONAL 2020 Winner VAN OF THE YEAR

Ford

BACKBONE OF BUSINESS

2,7 L/100 KM. 60 G/KM CO_2. (NEDC)
3,1 L/100 KM. 70 G/KM CO_2. (WLTP)

Milieu-informatie (KB 19/03/2004): www.nl.ford.be/milieu. Verbruik en uitstoot geldig voor de uitvoering met banden zoals beschreven in de standaarduitrusting. Optionele velgen en/of banden kunnen een andere CO_2-uitstoot en verbruik tot gevolg hebben. Het afgebeelde voertuig kan afwijken van de vermelde wagen. Contacteer uw Ford-verdeler voor meer informatie of raadpleeg www.nl.ford.be

GEEF VOORRANG AAN VEILIGHEID. **ford.be**

ford.be