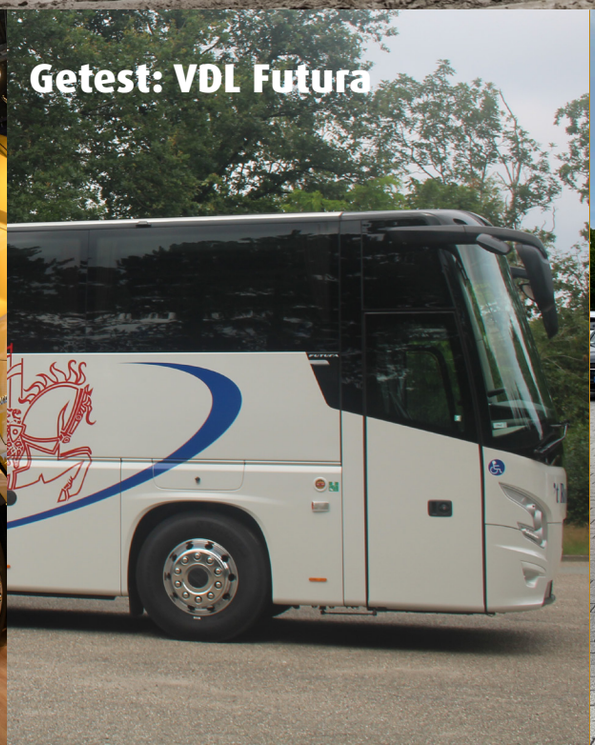
TRUCK | VAN | TRAILER | BUS | COACH

TRANSPORAMA

€ 4,99 - NR 412 - AUGUSTUS-SEPTEMBER 2021 - VERSCHIJNT TWEEMAANDELIJKS

Getest: MAN off road

DAF XF, XG en XG+: eerste kennismaking



Getest: VDL Futura

70 jaar Setra

P509474 - Afgiftekantoor: Leuven Masspost

NEW GENERATION DAF

Start the Future

Kom de XG+ ontdekken op Matexpo, DAF stand 508

10%* MINDER BRANDSTOF-VERBRUIK
+
SUPERIEURE VEILIGHEID
+
HET TOPPUNT VAN COMFORT, RUIMTE EN LUXE

Met de nieuwe generatie XG en XG+ presenteert DAF een volledig nieuw voertuigplatform. Uitzonderlijke brandstofefficiëntie en superieure veiligheid worden gecombineerd met een uniek niveau van comfort voor de chauffeur, wat een nieuw tijdperk inluidt in de vrachtwagenindustrie. Stap vandaag nog in de wereld van de toekomst van het wegvervoer.

WWW.STARTTHEFUTURE.COM

*Afhankelijk van wegcondities, lading en voertuigtype.

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

412

INHOUD

Inhoud	3
Voorwoord	5
Test : Renault Express	8
Matexpo Special : MAN	16
Matexpo Special : Volvo	26
Matexpo	28
Test : VDL Futura	30
70 jaar Setra	38

MAN TGE wordt nog klimaatvriendelijker

Vanaf 1 januari 2022 moeten bestelwagens van klasse N1 (dus met een maximaal toegelaten massa tot 3,5 ton) worden aangedreven door motoren van emissieniveau Euro 6d. MAN Truck & Bus voldoet reeds aan deze norm met zijn TGE-bestelwagens: dankzij de nieuwe motor en herwerkte AdBlue®-injectie bespaart hij ongeveer tien procent CO2 per kilometer.

De nieuwe MAN-motoren voor de TGE tot 3,5 ton maken ook indruk met een aanzienlijke daling van het brandstofverbruik en dus ook van de CO2- emissies. De daling ligt bij alle motoren tussen 9 en 10 procent. Concreet betekent dat bijvoorbeeld dat de CO2-uitstoot van een gesloten bestelwagen van het type L3H3 (normale wielbasis, hoog dak) met een vermogen van 103 kW (140 pk) volgens de WLTP-cyclus daalt van 253 g/km (9,7 l/100 km) naar slechts 230 g/km (8,8 l/100 km). Doordat MAN vanaf eind november van dit jaar standaard banden met een geoptimaliseerde rolweerstand (A-label) zal monteren, zullen de emissies met nog eens 3 g/km dalen (8,7 l/100 km).

De Euro 6d-motoren hebben een nieuw ontwikkelde uitlaatgasreiniging in de buurt van de motor, een nieuwe motorsturing, een grotere AdBlue®-tank met een inhoud van 30 liter en een nieuw uitlaatsysteem. De Euro 6d-motoren voor de MAN TGE zijn nu standaard geïnstalleerd.

Uw partner voor tanken, laden en wassen

Installatie en onderhoud van:

- Tankstations
- Elektrische laadpalen en snelladers
- Truck- en buswasinstallaties

TSG TECHNICAL SERVICES & SOLUTIONS

PETRONAS Urania
Stronger for longer

info.belgium@pli-petronas.com www.pli-petronas.com/nl-be

TRANSPORAMA

42ste jaargang – 412 – augustus-september 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, Milan Olsansky

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
Transporama wordt klimaatneutraal gedrukt bij drukkerij Van der Poorten NV.
Certificaat CO2logic CERT. NR BE – 20/337 - 2020

COÖRDINATIE
Goedele Thiry (info@transporama.be)

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

Het lange afscheid van COVID-19

Dat Corona en maatregelen om de pandemie in te dijken langzaamaan worden afgebouwd nu het aantal gevaccineerde landgenoten toeneemt, is alleen maar logisch. De inzet van talloze vrijwilligers kan niet genoeg benadrukt worden. Op relatief korte tijd is ons land, tijdens de pandemie zwaar getroffen, bij de beste van Europa gaan behoren. Dat is een inspanning die niet onderschat mag worden en waarvoor de vrijwilligers in de vaccinatiecentra veel respect verdienen. Want het is door hun inzet dat we terug zicht krijgen op een normaler leven. Vraag is nu welke maatregelen misschien deels kunnen behouden blijven, omdat ze niet alleen goed waren om een kwaadaardig virus in te dijken, maar ook positieve neveneffecten hadden.

Thuiswerk bleek niet alleen goed voor de algemene gezondheid, het drukte ook de verkeersdrukte en luchtvervuiling naar beneden. Nu kondigde de federale regering aan dat thuiswerk geen noodzaak meer is. Ondertussen blijkt uit tal van enquêtes en studies dat nogal wat werknemers het prima vinden om thuis aan de slag te gaan. Een paar dagen op de week langsgaan op kantoor voor vergaderingen en overleg, werk dat concentratie vergt, gewoon thuis gedurende de rest van de week. De winst qua CO2-uitstoot is enorm, de verkeersdrukte neemt af en de werknemers krijgen een beter evenwicht tussen werk en privé. Natuurlijk kan niet iedereen thuis werken, zeker niet in de transportsector. Maar een daling van de verkeersdrukte op onze wegen, het voorkomen van ongevallen, het is laaghangend fruit dat makkelijk te plukken is voor de beleidsmakers. Voor de transportsector betekent het gewoon vlottere en betrouwbare rijtijden, minder stress voor de chauffeurs en de planners. Als de federale regering dit niet inziet, moeten de regionale regeringen in dit land hier minstens eens lang en hard over nadenken.

Jan Voet

Onlangs bereikte ons het nieuws van het overlijden van een grote mijnheer uit de transportsector: Jacky Mouligneau is niet meer. Onze gedachten gaan uit naar zijn familie, vrienden, dierbaren en collega's.

Fiat Ducato, jaargang 40

De Ducato wordt 40 jaar en viert dit jubileum als marktleider nadat hij in 2020 de best verkochte bestelwagen in Europa is geworden met een verkoop van ongeveer 150.000 eenheden, 8% meer dan in 2019. Voor alle duidelijkheid, het gaat hier om de verkoop van één welbepaald model in al zijn varianten, niet om het bestverkopende merk van bestelwagens, want dat is Ford met zijn Transit-range van Connect tot 2-Ton, en niet te vergeten, de Ranger pick-up, die ook in de categorie bedrijfsvoertuigen valt.

OPFRISSINGSBEURT

De jongste editie van de Ducato is te herkennen aan nieuwe full-LED koplampen, verdeeld in drie secties, waarvan het bovenste de richtingaanwijzers bevat. De lichtblokken zien er niet enkel heel high-tech uit, ze bieden ook 30% meer helderheid dan conventionele halogeen koplampen. Nog opvallender is de grotere grille met opvallende FIAT-badge.

Wat het interieur betreft, zijn er ook tal van vernieuwingen om het leven aan boord en de gebruiksvriendelijkheid te verbeteren: Keyless Entry and Go; de Eat-and-Work-passagiersstoel die een handige ruimte wordt om te werken of voor een snack; een compartiment om mobiele telefoons draadloos op te laden; dubbele USB-A- en USB-C-poorten; een 230 V stopcontact; of nog een verwarmde voorruit. Veel van die items staan bij de opties natuurlijk. Het interieurdesign wordt verfraaid met o.a. een vernieuwd dashboard, stuurwiel en versnellingspook en nieuwe deurpanelen. De stoelen bieden meer ruimte en comfort. Een nieuwe elektrische stuurbekrachtiging is standaard op alle modellen.
De Full Digital Cockpit geeft duidelijke reisinformatie en waarschuwingen en biedt een grote mate van flexibiliteit, inclusief opties voor herconfiguratie en interactie met het Uconnect infotainmentsysteem met schermen tot 10,1", een volledig satellietnavigatiesysteem met o.m. TomTom 3D-kaarten en ingebouwde draadloze Apple CarPlay/Android Auto. De Uconnect 7" - ook met Apple CarPlay/Android Auto - en de Uconnect 5" maken het aanbod compleet.
Prestaties

Onder het motto "Eén missie, één motor", zijn in totaal 13 verschillende combinaties, inclusief enkele motoren met Heavy-Duty typegoedkeuring, beschikbaar. De Multijet3 dieselmotoren voldoen uiteraard aan de Euro 6D-Final regelgeving. Ze zijn lichter en het verbruik en de CO2-uitstoot zijn tot 7% lager in vergelijking met de vorige generatie motoren. Fiat biedt keuze uit vier vermogensniveaus – 120; 140; 160 en 180 pk - in combinatie met een handgeschakelde zesbak. De zeer gewaardeerde "9Speed" automaat is voorbehouden voor de drie zwaarste vermogens. De Heavy-Duty-reeks met handgeschakelde en automatische transmissie vervolledigt het motorenaanbod en biedt hetzelfde koppel als de Light-Duty-modellen, die met 450 Nm koppel voor de krachtigste variant de beste in hun klasse zijn.

VEILIGHEID EN RIJ-ASSISTENTIE

Alle bestelwagenconstructeurs overtroeven elkaar tegenwoordig met rijassistentie- en veiligheidssystemen. Fiat claimt met de jongste Ducato de eerste te zijn die een bestelwagen met autonoom rijden op niveau 2 biedt, met een heel scala aan Advanced Driver Assistance Systems (ADAS),

zowel voor op de weg als bij het parkeren. Van snelheidsbegrenzing tot automatisch remmen, van verkeersbordherkenning tot controle van de alertheid van de chauffeur. Ook een Adaptive Cruise Control met Stop&Go-functie, Lane Keep Assist en Traffic Jam Assist, waarbij het traject van het voertuig actief wordt gecontroleerd, rekening houdend met de verkeersomstandigheden.

Een ander snufje dat furore maakt in de bestelwagenwereld is de digitale achteruikijkspiegel die ook bij de Ducato niet ontbreekt.

Hetzelfde geldt voor de connectiviteit van het voertuig. De toegangspoort tot deze wereld is het Uconnect systeem dat op vele manieren kan worden uitgebreid. In combinatie van de Fiat app kan elke nieuwe Ducato vanaf computer of smartphone worden gecontroleerd, waar en wanneer u het beste schikt. En uiteraard kan zo ook het wagenpark middels de tool "My Fleet Manager" worden beheerd. In vergelijking tot alle elektronische tools en apps, evolueren de voertuigen zelf nauwelijks....en dat is niet alleen zo bij Stellantis, waartoe Fiat nu behoort.

Leo Van Hoorick
Jurylid International Van of the Year

Een van de herkenningspunten zijn nieuwe full-LED koplampen, verdeeld in drie secties.

De nieuwste Ducato is uiterlijk slechts in details verschillend van de vorige.

Een grotere grille en een Fiat-logo waar je niet naast kan kijken

Om de ingrepen qua stijl compleet te maken, wordt Lanzarote Grey als kleur geïntroduceerd.

De nieuwe Express Van onderscheidt zich door een verticale bumper en een hoog radiatorrooster, een generfde motorkap en vloeiende lijnen. Hij heeft de C-vormige led-lichtsignatuur (C-Shape) die het merk Renault typeer.

Renault Express Van

INSTAPMODEL

Het belangrijkste bestelwagennieuws bij Renault is dit jaar ongetwijfeld de komst van een nieuwe Kangoo. Maar daar blijft het niet bij, er is ook een nieuwe Express, die zich onder de Kangoo positioneert. Het is een praktische en efficiënte bestelwagen die zich richt naar bedrijven die op zoek zijn naar de beste verhouding prijs/prestaties en die voldoet aan hun elementaire behoeften, aldus Renault. Men kan zich de vraag stellen waarom Renault nu twee modellen in het kleine segment introduceert. Het antwoord is vrij simpel. Totnogtoe werden de honneurs van de groep in het goedkoopste segment waargenomen door de Dacia Dokker, maar die gaat binnen afzienbare tijd uit productie en de vrijgekomen positie moet worden opgevuld door de Express.

VOORTBOUWEN

De nieuwe Express Van kunnen we beschouwen als een update van de bestaande Kangoo. Tegelijk biedt hij meer ruimte dan de Dacia, en hij kreeg een aantal nieuwe snufjes mee. Beginnen we bij de laadruimte. De laadlengte bedraagt 1,91 m (met vol tussenschot) voor een voertuig van 4,39 m, tegenover 1,88 m voor de 4,36 m

lange Dokker. Die laadlengte kan tot 2,36 m worden uitgebreid dankzij de neerklapbare passagierszetel en het draaibare tussenschot met grille, goed voor een laadvolume van 3,3 m^3 tot 3,7 m^3. De zijschuifdeur meet op het breedste punt 716 mm. De Express biedt een nuttig laadvermogen tot 780 kg in de benzineversie en 650 kg in de dieselversie. Om veilig te kunnen laden, zijn er zes draaibare bevestigingsringen op de grond en, optioneel, vier op de zijkanten. De laadruimte kan onafhankelijk van de cabine worden ontgrendeld. Naargelang de behoeften zijn er een met rubber beklede laadvloer, opbergvakken in de schuifdeuren, een houten antislipvloer of een houten bekleding van de zijpanelen beschikbaar.

Nieuwe Express Van neemt de stijlkenmerken van het merk Renault en een deel van de designkenmerken van de Nieuwe Kangoo Van over, zoals de C-vormige led-lichtsignatuur en het verchroomde radiatorrooster. De led-koplampen bieden tot 90% meer intensiteit voor de grootlichten.

Net als het exterieur kreeg het interieur een modern design met een horizontaal dashboard waarin tal van praktische opbergvakken zitten. Met bijna 48 liter opbergruimte in de cabine behoort de Express Van tot de beste in zijn klasse. De zetels zijn goed regelbaar en bieden voldoende steun. De cabine is afgewerkt met een robuuste en afwasbare kunststof bekleding. Er is keuze uit drie multimediasystemen: Radio Connect R&Go en het multimediasysteem Renault EASY LINK met 8"-aanraakscherm in twee versies, met of zonder navigatie. Hij biedt een inductielader voor smartphones, tot drie USBaansluitingen en vier 12V-aansluitingen, waarvan één in de laadruimte.

Onder de rijhulpsystemen noteren we een elektronische binnenspiegel met 5" scherm en een camera boven de achterdeuren. Verder een stabiliteitscontrole voor aanhangwagens, vertrekhulp op hellingen, extended grip,

De 2/3 – 1/3 achterdeur is standaard

De deuren gaan breed open. Er zijn verschillende afwerkingsmogelijkheden voor de laadruimte. 6 sjorogen in de vloer zijn standaard

snelheidsregelaar, parkeerhulpsysteem met achteruitrijcamera met beelden geïntegreerd in het multimediasysteem enz. Een aantal van deze items staan op de optielijst, maar we mogen gerust stellen dat de standaarduitrusting meer dan behoorlijk is.

DIESEL OF BENZINE

De Express Van wordt gelanceerd met de benzinemotor 1.3 TCe 100 FAP (200 Nm) en de dieselmotoren 1.5 Blue dCi 75 en 95 pk (respectievelijk 220 Nm en 240 Nm). Al deze motoren zijn gekoppeld aan een handgeschakelde zesversnellingsbak. Het verbruik volgens de WLTP-cyclus begint vanaf 5,1 l/100 km voor de dieselmotoren en 6,7 l/100 km voor de benzinemotoren. De 1.5 Blue dCi 75 Ecoleader-dieselmotor wordt aangeboden met een snelheidsbeperking tot 100 km/u waardoor het brandstofverbruik laag blijft, ongeacht de rijstijl van de bestuurder (winst van 0,5 l/100 km over de gemengde WLTP-cyclus). Zelf haalden we zonder moeite met een onbeladen 95 pk diesel een gemiddeld testverbruik van 4,5 l/100 km. Mooie cijfers.

Leo Van Hoorick
Jurylid International Van of the Year

Het verzorgde design komt tot uiting in een hoogwaardige afwerking en verchroomde inzetstukken. De schuifdeur heeft een opening van 750 mm

Itterbeek herbevestigt vertrouwen met 30 extra Scania's XT

Transportbedrijf Itterbeek plaatste in 2019 een bestelling van niet minder dan 60 stuks van de nieuwe Scania XT. Twee jaar later is er veel veranderd in de wereld, behalve het enthousiasme van het transportbedrijf uit Ternat over de voertuigen van Scania. Het bestelde immers opnieuw 30 exemplaren van de Scania XT, waarvan de eerste nu geleverd worden.

Itterbeek is actief in het transport van recyclagemateriaal, afval, zand, grind en andere granulaten voor de bouw, en het bedrijf is al jaar en dag een trouwe klant van Scania. Niet zonder reden, vertelt Jos Itterbeek, die samen met zijn broer Freddy aan het hoofd staat van het familiebedrijf: "Onze vrachtwagens komen vaak op bouwwerven en in groeves, en krijgen het tijdens het laden en lossen best hard te verduren. Vrachtwagens die tegen een stootje kunnen zijn dus een must, en door de jaren hebben we ondervonden dat Scania op dat vlak onklopbaar is. Dat is ook het geval met de 60 vrachtwagens die we in 2019 bestelden, en de afgelopen twee jaar een foutloos parcours aflegden." Dat vertrouwen in Scania uit zich in een wagenpark van zo'n 130 voertuigen van het Scandinavische merk, stuk voor stuk met Euro 6 motoren.

Een groot gedeelte van de vrachtwagens van Itterbeek zijn van het type XT. "Die zijn perfect voor het werk dat we doen," zegt Jos Itterbeek enthousiast. "Dat hebben de nieuwe voertuigen die we twee jaar geleden bestelden nog maar eens bewezen. Bovendien blinken ze in vergelijking met oudere generaties uit op het vlak van brandstofverbruik, dat echt opvallend lager ligt. Een stevige besparing op ons brandstofbudget. De retarder bij Scania is ook fenomenaal."

De bestelling van 30 bijkomende voertuigen was dan ook geen verrassing, maar eerder een bevestiging van het vertrouwen van Itterbeek in Scania. "We houden onze vrachtwagens vijf jaar, en hebben daardoor altijd een wagenpark met de nieuwste snufjes. Zo zien we ook de wijzigingen tussen de verschillende generaties. Een kwalitatieve afwerking en een comfortabele cabine zijn een constante, maar op technisch vlak zijn er voortdurend verbeteringen. Zo leggen de Scania XT's van 2 jaar geleden de lat qua zuinigheid een stuk hoger, en ondervinden de chauffeurs bij de eerste exemplaren van de XT die nu geleverd zijn, dat de nieuwe versnellingsbak nog aangenamer geworden is en zowel qua comfort als gebruiksgemak de nieuwe benchmark is," aldus Jos Itterbeek.

De legendarische grille van Wrangler met zeven sleuven blijft behouden. Die verwijst naar de legendarische Jeeps van weleer.

Jeep Gladiator : pretpakket

Na meer dan veertig jaar heeft Jeep weer een pick-up in het programma, en we zouden daar spontaan willen aan toevoegen: en wat voor één! Hij is weliswaar gebaseerd op de iconische Wrangler en biedt dezelfde "Go anywhere, Do anything" off-road mogelijkheden, maar dan gecombineerd met geavanceerde technologische kenmerken, ongeëvenaarde buitenvrijheid en een behoorlijke laadbak met een lengte van 153 cm en een breedte van 142 cm, 111 cm tussen de wielkasten. De laadbak is mooi afgewerkt en voorzien van verlichting en 4 sjorogen.

Hij is minder groot dan die andere Amerikaan, de Dodge Ram. Die valt in Amerika onder de noemer “full-size pick-up”, de Gladiator is nog net “medium”. Met een lengte van 5,59 m en een breedte van 1,88 m (buitenspiegels niet meegerekend) is het toch even uitkijken in stadsverkeer. Groot voordeel tegenover de andere Amerikanen is de “Europese” motorisatie: een 3,0-liter MultiJet V6 diesel. Die is uitgerust met een Engine Stop-Start System (ESS), levert 264 pk en 600 Nm koppel en voldoet aan de Euro 6D-Final-norm. Hij heeft ook een zeer matige appetijt: we noteerden een gemiddeld verbruik van 8,2 l/100, een uitstekend resultaat voor zo’n bak.

De transmissie is samengesteld uit een achttraps automaat gecombineerd met geavanceerd 4x4 Selec-Trac systeem, een tweeversnellingsbak met een lage overbrengingsverhouding van 2,72:1 en robuuste Dana 44 voor- en achterassen. Dat, gecombineerd met een bodemvrijheid van 25 cm zorgt voor goede terreineigenschappen. Het groot formaat is dan weer een nadeel in terrein, maar wat nog lastiger is: de hoeken van de auto zijn niet te zien van achter het stuur, en het is ook moeilijk inschatten hoe ver die stoere spatbordverbreders wel uitsteken. Op de weg stoort het windgeruis wel een beetje, en de wegligging is aan de matige kant, ik kan me niet meteen herinneren met welke auto ik ooit zo omzichtig door de bochten ging.

COMFORT

De instap is goed, mede dank zij de goed geplaatste handgreep op de A-stijl. De Gladiator biedt al het moderne comfort dat je op een luxewagen verwacht. Het interieur combineert authentieke stijl, comfort en veelzijdigheid. Het is ook volledig afwasbaar en beschikt over talrijke opbergvakken, zoals een afsluitbare opberglade onder de achterbank. Hij is voorzien van een Uconnect™-systeem van de vierde generatie met een 7" of 8,4" touchscreen, waarmee de bestuurder de weergegeven informatie op meer dan 100 verschillende manieren kan configureren voor een beter overzicht. Er is plaats voor vijf passagiers, alhoewel de middelste passagier

Fraai interieur met alle comfort en elektronische voorzieningen.

op de achterbank kortere ritten zal verkiezen.

Ook leuk én uniek, de auto kan volledig gestript worden, je krijgt er zelfs een setje bij met het noodzakelijke gereedschap. Daarmee kan je de deuren demonteren, en ook de panelen van de hardtop. Als die eraf is moet je enkel nog de voorruit plat leggen om optimaal van de buitenlucht te kunnen profiteren. Wij hebben het gereedschap laten zitten, want het leek toch een hele klus om topless te rijden. Onze testwagen had een hardtop, maar een linnen soft top is eveneens beschikbaar. Het dak wordt ten dele op zijn plaats gehouden door een imposante roll-bar waarin de binnenverlichting is verwerkt.

Misschien zijn de Toyota's, Nissans of Ford Rangers praktischere pick-ups, maar wat ons betreft is de Gladiator, omwille van zijn grote fun-factor, momenteel veruit de meest aantrekkelijke op de markt.

Leo Van Hoorick
Jurylid International Pick-Up Award

Onze testwagen had een hardtop en was in een oogverblindend blauw gespoten.

MAKING BUYING, LEASING AND RENTING CONTAINERS A PLEASURE

WELKOM IN DE WERELD VAN DE CONTAINERHANDELAREN!

We verkopen en verhuren nieuwe en gebruikte containers. Vanuit 10 verschillende landen bedienen we markten over de hele wereld. Vanuit ons kantoor in Antwerpen - het hart van Europa - streven wij ernaar om het verkopen, verhuren en leasen van containers simpel en menselijk te maken. Een service dat transparant en plezant is; dat is waar wij voor gaan en staan.

CONTACT US

www.carucontainers.com
antwerpen@carucontainers.com
+32 3 808 5281

Treurenborg 5
Haven 380 2030
Antwerpen

CARU CONTAINERS

SIMPLY MY TRUCK

PUSHING THE LIMITS

Visit us at MATEXPO 2021 8-12 september

Ontdek de totaal nieuwe MAN generatie op Matexpo.

Meer dan ooit staat MAN te popelen om opnieuw in contact te komen met de professional en waar kan dit beter dan op de vakbeurs Matexpo? Na een gemist jaar is dit immers de gelegenheid bij uitstek om het volledig nieuwe MAN truckgamma, met de **MAN TGL/TGM/TGS & TGX,** voor te stellen alsook de succesvolle **MAN TGE** bestelwagen die eveneens aardig zijn MANnetje weet te staan. Het complete MAN gamma, in de meest uiteenlopende configuraties, is te ontdekken op Matexpo in Hall 5. Onze experten helpen u bovendien graag verder met onze **MAN Digital Services** servicepakketten, financieringsoplossingen op maat met **MAN Financial Services** en **MAN TopUsed** certified tweedehandsvoertuigen.

Registreer hier uw gratis bezoek aan Matexpo!

MAN

MATEXPO

MAN werfgamma: off road test

MAN brengt een nieuw en bijzonder doordacht gamma werftrucks op de markt.

Vrachtwagens met de letter MAN op de grille zetten al lang de toon op de werven. Het is zelfs zo dat vernieuwingen die het merk met de leeuw invoert, later ook door andere merken worden overgenomen. Bij MAN doen ze er niet moeilijk over: die sterke positie in het werfvervoer willen ze verder uitbouwen. En met het vernieuwde werfgamma zal dat een koud kunstje zijn.

Om de nieuwe werfwagens van MAN te testen, trokken we deze keer niet naar Beieren, de thuisbasis van het merk, maar naar Karlinchen, in de buurt van Berlijn. Blijkt dat ten zuidoosten van Berlijn het landschap bestaat uit ontelbare grote en kleine meren. De Berlijners brengen er al sinds mensenheugenis graag hun zomers door, maar ook in andere seizoenen bezoeken mensen er hun buitenhuis. In Karlinchen, een beetje aan de rand van die streek, ligt een domein dat ooit een militair oefenterrein was. Het werd opgericht nog voor het ontstaan van Duitsland, door het Pruisische leger. In de loop van de geschiedenis werd het door verschillende legers en diensten gebruikt, om als laatste eigenaar in handen te vallen van de beruchte Stasi, het "Ministerium für Staatssicherheit". De Stasi leidde er niet alleen agenten op, blijkbaar werden er ook mensen "ondervraagd"... Ondertussen wordt het terrein voor veel minder sinistere activiteiten gebezigd, waaronder rijscholen, opleidingen voor de verkeerspolitie en rijden op los zand. Want de bodem bestaat er uit wat de Duitsers "Tiefsand" noemen. Stel je de duinen aan de Belgische kust voor, met iets minder steile hellingen en begroeid met een relatief open naaldbos. Zo zien de grootste delen van Karlinchen er uit. Een omgeving die trucks, zeker als ze geladen zijn, flink op de proef stelt. We konden met verschillende wagens rijden, ook met een rondrit op gewone wegen.

VERNIEUWING

Bij MAN hadden ze niet zien aankomen dat er een wereldwijde ziektegolf zou aankomen na de lancering van de nieuwe truckreeks. We konden al met de standaardtrucks kennis maken, nu waren de werfvoertuigen aan de beurt na een toch wel lange onderbreking, waarbij we allemaal thuis moesten blijven. De vernieuwing zit in tal van zaken, maar het komt er een beetje op neer dat de nieuwe werfvoertuigen kunnen profiteren van de vernieuwingen die ook voor de baanvrachtwagens werden ontwikkeld. Daarbij komt dan nog dat MAN, als specialist van bouw- en grondverzet, een aantal verfijningen heeft doorgevoerd op die werfwagens. De TGX, TGS, TGM en TGL kunnen allemaal worden opgebouwd en uitgerust als werfvoertuig. De keuze bij MAN is indrukwekkend te noemen: je kan er zo'n beetje ieder type chassis, motor, aandrijflijn...

Deze 8x4 kan aan lage snelheden bij maximale stuuruitslag door een gerichte remingreep heel korte bochten maken.

met elkaar combineren. Bij MAN raden ze ondertussen aan alleen nog maar voor een aangedreven vooras te kiezen als het ook echt nodig is. De betere aandrijflijn voorkomt vastrijden voor een groot deel, wie toch vast komt te zitten, kan zich in een groot deel van de gevallen met de Hydrodrive vooras loswerken. Een grote bodemvrijheid en juiste bandenkeuze zijn ook erg belangrijk voor werftrucks.

Bij het MAN gamma voor de verharde weg is met de lancering van de nieuwe vrachtwagens een grote stap gezet naar afwerking en comfort toe. Wat vooral handig is, is dat het digitale dashboard nu heel duidelijk kan aangeven wat er met de aandrijflijn gebeurt. Als je bijvoorbeeld de Hydrodrive inschakelt, zie je dat meteen op een groot scherm pal voor je neus. Het vergrendelen van differentiëlen of het inschakelen van de aandrijving van de vooras verloopt via een handige draaiknop. Op die manier maak je altijd op een logische manier gebruik van de aandrijflijn van de wagen en moet je niet op verschillende knoppen duwen om alles op de verharde weg terug uit te schakelen. MAN heeft ook nauw samengewerkt met ZF om de software van de Traxon versnellingsbak verder te verbeteren voor terreinwerk. Leuk is daarbij dat de versnellingsbak voorkomt dat de truck zich ingraaft. Als de elektronica herkent dat de wagen vastrijdt, wordt eenvoudig de koppeling geopend, zodat je ter plaatse stilvalt. Dat heeft als voordeel dat je de truck in vrijwel alle gevallen met eigen vermogen terug vrij krijgt, zonder dat je met graafmachines of bulldozers moet gaan trekken en sleuren.

Het is de eerste keer wel vreemd: de vrachtwagen ploegde dapper door het mulle zand, om dan plots stil te vallen. De demonstratie-chauffeur van MAN had natuurlijk voor die specifieke route gekozen, zodat het systeem getoond kon worden. De elektronica aan boord merkt trouwens veel sneller dan de chauffeur dat het aan het mislopen is. Door herhaald heen en weer rijden kregen we de truck weer los uit het bijzonder diepe en mulle zand. Grappig was dat ons even verder op de route hetzelfde overkwam, zonder dat de demo-driver er op had aangestuurd: het was intussen flink beginnen regenen, wat zeker niet hielp voor de toegankelijkheid van het terrein. Met dezelfde techniek kwam de wagen terug vrij.

Een andere verfijning is het schakelgedrag van de Traxon, die langer in de versnellingen blijft en schakelt bij een hoger toerental én als de versnellingsbak merkt dat de rolweerstand niet te hoog is. Ook het ABS van de trucks is

De testritten hadden plaats onder veeleisende omstandigheden.

aangepast en grijpt niet in bij lage snelheden. Bij snelheden tussen 15 en 40 km/u wordt alleen maar kort ingegrepen, zodat je niet door de ABS in de blubber kan blijven steken. Indrukwekkend zijn de stuurremmen. Bij een 8x4 in een scherpe bocht, liet de elektronica de binnenste wielen van de tandem onafhankelijk remmen bij maximale stuuruitslag. Het doet wat denken aan een rupsvoertuig dat een korte bocht neemt: de draaicirkel van de vrachtwagen wordt er merkelijk kleiner door.

ON EN OFF ROAD

We hebben in Karlinchen met zoveel mogelijk verschillende trucks gereden in zoverre dat de voertuigen relevant waren voor de Belgische markt. Een tridem zat niet in de testvloot, jammer, want dit type truck wint aan populariteit op de markt van de Belgische werf- en bouwleveringsvoertuigen. Nu, met vier verschillende truckreeksen, acht verschillende cabines, vier verschillende motorenreeksen, drie chassishoogtes en een bijzonder groot aantal asconfiguraties moet het al bijzonder raar lopen als het niet zou lukken een truck op maat samen te stellen. Voor de nieuwe trucks hield MAN gesprekken met 300 klanten en niet minder dan 700 chauffeurs. Om dat uiteenlopende gamma aan de tand te kunnen voelen, hebben we met zoveel mogelijk verschillende trucks gereden. De laatste vrachtwagen was de TGL achttonner met dubbele cabine. Dit type truck wordt vaak gebruikt om een ploeg werklieden ter plaatse te krijgen samen met hun materiaal. De TGL waarmee we reden, deed ook beroep op een TipMatic geautomatiseerde versnellingsbak. De bak had zes gangen, wat eigenlijk wel genoeg is voor dit type voertuig dat zelden of nooit langere afstanden rijdt. Het schakelen verloopt vlot, maar het is niet verwonderlijk dat de versnellingsbak geen gangen laat liggen bij het schakelen. Leuk is dat rijden met deze truck meer doet denken aan een grote bestelwagen dan aan een vrachtwagen. Je hebt dus de voordelen van een truck gecombineerd met het vlotte rijgedrag van een besteller.

Een van de eerste trucks waar we het terrein mee introkken was een trekker zonder oplegger. Dat was een bewuste keuze van MAN, want de scherpe bochten op de omloop lieten rijden met een trailer niet toe. Persoonlijk had ik gerust met een korte kiptrailer willen rijden, maar er zaten op verschillende plaatsen korte, steile knikjes in de omloop, waar een trailer zou zijn blijven hangen. Rijden met een lege trekker is misschien een koud kunstje, in het diepe en losse zand hebben we verschillende keren beroep moeten doen op de HydroDrive

Het testterrein in Karlinchen bestaat uit heel los zand, met geregeld korte, steile hellingen.

om overal doorheen te komen. Als je nauwelijks gewicht hebt op de aangedreven as, is dat dan ook niet vreemd. Bij deze truck viel vooral de handige draaischakelaar op waarmee je de sper van het achterdifferentieel en de HydroDrive in- en uitschakelt. De afwerking van deze vrachtwagens staat voor werftrucks op een bijzonder hoog niveau. Het instrumentenpaneel, de deuren, alles is tot in de puntjes afgewerkt. En dat voor wagens waarbij het niet abnormaal is dat de chauffeur met vuile schoenen en kledij aan boord komt. Langs de andere kant zijn mensen sneller geneigd een mooi interieur goed te onderhouden.

De typische hoge instap voor bouwvoertuigen is door MAN eigenlijk erg goed aangepakt. De treden staan in een lichte hoek ten opzichte van elkaar, zodat je voeten probleemloos steun vinden bij het uitstappen. De handgrepen zijn goed geplaatst en lopen ononderbroken door van onder tot boven aan het dashboard. Als dat nodig is, plaatst MAN ook een optionele handgreep op het dak en een trede aan de zijkant van de cabine.

Een derde truck waarmee we in het zand van Karlinchen hebben rondgereden, was een drieasser met een opbouwkraan, die bij MAN met de benaming TGS 28.510 6x4H-4 BL CH uitvoering door het leven gaat. Dan gaat het om een 6x2, waarbij de vooras een HydroDrive aandrijving heeft en de tandem uitgerust is met een liftbare en meesturende sleepas. De wagen heeft ook het hoge chassis, wat een meer dan behoorlijke bodemvrijheid oplevert. Met de D26 motor in het vooronder, goed voor 510 pk bij 1.800 omw/min en een koppel van 2.600 Nm bij 930 tot 1.350 heb je dan een machine die ook op veeleisend terrein meer dan behoorlijk uit de voeten kan. De truck was bovendien voorzien van de handige MAN PriTarder, die 320 kW remvermogen levert, naast de klassieke uitlaatrem, goed voor 305 kW. Als opbouw hadden we ondermeer een kraan achter de cabine. Dat merk je in het losse zand, omdat er sneller een soort van golfje voor de voorwielen ontstaan. Als dat kleine zandbergje te hoog wordt, rij je vast. De Traxon zet dan onmiddellijk de koppeling open, zodat je stilvalt. Door het snelle schakelen in terreinmodus, kan je jezelf dan makkelijk loswerken door heen en weer te rijden.

CONCLUSIE

MAN heeft met de nieuwe cabines en verfijnde ingrepen op de aandrijflijnen van deze werftrucks, nieuwe bakens gezet in het bouwvervoer. Het is duidelijk dat ze hun status van specialist ter zake koesteren.

Jan Voet
Jurylid Truck of the Year

Met een oplegger rijden, zelfs een korte, was niet mogelijk op dit terrein.

NIEUWE RENAULT TRUCKS T HIGH, T, C & K

Een van de beste stuurkolommen op de markt, Euro VI Step E motor, nieuw ultra-comfortabel bed, real-time monitoring van voertuigonderdelen, en nog veel meer. We hebben veel gedaan om u nog beter bij te staan. Ontdek het gamma bij uw dealer.

Kom ze ontdekken op Matexpo (stand n°443)

www.renault-trucks.be

RENAULT TRUCKS

Betere zichtbaarheid door grotere ruiten, hulpvenster en camera's, zodat de wagen ook in Londen en andere steden met strenge zichtbaarheidsregels uit de voeten kan.

De nieuwe DAF speelt in op nieuwe Europese richtlijn

Met de nieuwe XF, XG en XG+ speelt DAF in op een nieuwe Europese richtlijn die toelaat grotere cabines te monteren. Diezelfde richtlijn maakt het ook mogelijk om trailers beter te stroomlijnen, door bewegende spoilers aan de achterkant te monteren. Bij DAF konden we in de loop van de zomer ons licht opsteken over deze nieuwe ontwikkelingen.

Een grote cabine is natuurlijk prettig voor wie onderweg is met een truck. Meer plaats komt altijd van pas, zelfs als je niet moet overnachten in je stuurhut, maar wel moet rusten. Een cabine waar je als het regent makkelijk je natte jas kan uittrekken, dat werkt gewoon prettiger. Toch was het comfort van de vrachtwagenchauffeur niet de eerste bezorgdheid van de Europese wetgever toen deze richtlijn werd goedgekeurd. Vooral veiligheid en betere stroomlijn wogen door, comfort was zo'n beetje een bijproduct van de grotere cabine. De eerste discussies over de grotere stuurhut startten in 2012, in 2015 kwamen de eerste wetgevende voorstellen, die uiteindelijk in 2019 in de publicatie van de richtlijn resulteerden. Die wet ging van kracht in 2020, zodat langere trucks sinds vorig jaar op de weg kunnen worden toegelaten. DAF lette goed op tijdens dat hele proces, want de cabinestructuur van de XF was in 2012 meer dan 25 jaar oud. Meer dan tijd voor een vervanger. Maar in Eindhoven wilden ze terug een zo groot mogelijke stuurhut, wetende dat de XF een goede naam heeft bij chauffeurs qua plaats aan boord. De nieuwe cabine moest natuurlijk betere bescherming bieden bij een verkeersongeval en veel beter gestroomlijnd zijn. Want die betere stroomlijn, en dus lager verbruik en lagere uitstoot, waren de hoofdreden waarom de Europese Commissie de wetgeving heeft aangepast. Bij DAF werd er sinds 2015, toen de eerste onwerpen van

Ook in de vernieuwde spiegels kan je alles uitstekend in de gaten houden.

de nieuwe wet bekend werden, al getest met trucks met een bijzonder lange en spitse "boeg" op de cabine. De conclusies van die gestroomlijnde trucks, na testen op een afgesloten omloop, waren nogal verrassend: het verbruik werd er niet veel beter door. De zichtbaarheid wel: het was onmogelijk om veilig door een stad of dorp te rijden met zo'n ontwerp. Ook een bocht maken was een probleem, door de grote overbouw vooraan. Weg ermee, en DAF besliste om met een compleet nieuwe aanpak de nieuwe cabine vorm te geven.

NIEUWE REGELS, NIEUWE VORMEN

Voor de nieuwe cabine werd van een wit blad vertrokken. Het gaat dus om een compleet nieuwe stuurhut, waarbij letterlijk geen enkel onderdeel van de vroegere XF terug wordt gebruikt. Bij het ontwerp was de stroomlijn belangrijk. Daarbij bleek dat het afronden van de hoeken van de cabine voldoende is om de rijwind tegen de wanden van de stuurhut te laten "kleven". Zo voorkom je wervels naast de cabine, wervels die een hoge luchtweerstand veroorzaken. Minstens even belangrijk zijn smalle naden tussen de carrosseriedelen: als de naad tussen deur en zijwand smal is, stroom de lucht er gewoon langs. Bijkomend voordeel: minder windgeluid in de cabine. Maar ook andere geluiden, zoals bandengeluid, kunnen minder vlot in de cabine doordringen als de spleten tussen de onderdelen smaller zijn. Bij DAF merkten ze ook, tijdens tests in de windtunnel, dat het volume van de cabine belangrijk is, maar dat je een grote cabine ook prima kan stroomlijnen. Kleine details maken de truck nog gladder voor de langsstromende lucht: de achterkant van de spatborden van de vooras werd vormgegeven zoals voor racewagens in de DTM. De aerodynamica levert een 19 % lagere weerstand op, wat zich heeft vertaald in een 6,3 % lager verbruik. Een deel van de winst zit trouwens in het feit dat de lucht nu vlotter door de radiator en over het motorblok kan stromen, zonder verstoring van de luchtstromen die langs en onder de wagen vloeien.

AANDRIJFLIJN

Ook de motoren en versnellingsbakken werden aangepakt, waarbij ondermeer de MX-motoren onder de microscoop gingen om het verbruik nog een paar procent te verlagen. Minder parasietverliezen, meer koppel in de hoogste gangen en een maximaal koppel dat al vanaf 900 omw/min ter beschikking staat, het draagt allemaal bij aan de downspeeding strategy van DAF. De motoren kregen nieuwe injectoren, nieuwe cilinderkoppen, een nieuw motorblok, nieuwe zuigers en nieuwe cilinderwanden. De turbo kreeg een nieuw en slimmer management, er worden nieuwe

compressoren en generatoren gemonteerd, net als een nieuwe oliepomp. Bij DAF gaan ze er van uit dat je om de 200.000 km (of meer) olie zal moeten wisselen, onder ideale omstandigheden. De MX 13 en MX 11 zijn beide ook 12 kg lichter geworden. Het vermogen gaat naar de wielen via een Traxon. Manuele versnellingsbakken zijn helemaal uit het aanbod verdwenen. DAF is letterlijk bij elke klant langsgegaan die nog manuele bakken bestelde om telkens een oplossing op maat op basis van de Traxon uit te werken. Het ging meestal om transporteurs die in niches werken waar veel moet worden gemanoeuvreerd. Met betere software werd dat afgedekt. De nieuwe aandrijflijn zou 3 % zuiniger moeten zijn, ook al door de verbeterde achterassen.

INTERIEUR

In overleg met klanten en chauffeurs werd de nieuwe stuurhut dan verder en verder op punt gesteld. Wat bijvoorbeeld absoluut moest blijven op algemene aanvraag van de chauffeurs, was de tafel in het midden van het dashboard. Omdat de cabine een heel pak groter werd, vormt het midden van de stuurhut nu een echte vrije ruimte. De beide zetels, zowel die van de chauffeur als de bijrijder, kunnen naar het midden van de cabine gedraaid worden. De bijrijder kan ook languit zitten. Wat het bed betreft, daar heeft DAF een naam te verdedigen. Ook hier werd het breder en de matras werd verder verbeterd.

Maar het belangrijkste is wel dat de nieuwe cabine de actieve veiligheid voor de chauffeur en andere weggebruiker een heel stuk groter maakt. De onderste lijn van de voorruit is verder naar beneden getrokken, zodat de blinde hoek vooraan veel kleiner is. Minder staal, meer zichtbaarheid, kortom. DAF gaat er van uit dat het momenteel technisch niet mogelijk is de voorruit verder naar onder te laten doorlopen. Ook aan de zijkanten kan je alles beter zien, omdat de zijruiten naar beneden duiken. Wie dat wil, kan met de optionele camera's alles perfect in de gaten houden, hoewel de standaard spiegels ook nog eens werden verbeterd ten opzichte van het vorige model.

Als je klaar bent met het ruime uitzicht naar buiten te bewonderen, valt de binnenkant nog meer op. DAF zet hier echt een stap naar een heel hoog afwerkingsniveau. Je krijgt een fraai digitaal dashboard voor de neus waarbij er gelukkig voor gekozen is om de meest belangrijke functies nog altijd middels schakelaars of toetsen te bedienen. Het stuur heeft ook knoppen gekregen, maar het blijft allemaal erg overzichtelijk en logisch.

WANNEER?

In de eerste helft van oktober start de productie van de nieuwe generatie vrachtwagens van DAF. Wij kregen de voorserie modellen te zien, die al een indrukwekkend goede afwerking en comfort toonde. Voor de productiewagens zal dat nog beter zijn, werd ons door verschillende mensen verzekerd. Verder zijn ze bij DAF oprecht blij met de golf van enthousiasme waarmee de nieuwelingen ontvangen worden. Toen een nieuwe XF op een parking stond in de fabriek waar een drukke straat langsliep, ontstond er een file... omdat er zoveel mensen stopten om met hun telefoon een foto van de nieuwe DAF te maken. Ondertussen hebben al meer dan 1.000 wagens een koper gevonden.

Jan Voet
Jurylid International Truck of the Year

In de cabine heb je echt opvallend veel plaats. Let op het hulpraampje in het rechter portier.

Volvo Trucks - Stand A10

Op weg naar een emissievrije toekomst

Volvo Trucks heeft dit jaar voor een emissievrije zone gekozen op Matexpo met de FE Electric met kraan. Volvo Trucks werkt er samen met SMT Volvo Construction Equipment die er een aantal elektrische machines zal tentoonstellen.

Volvo Trucks werkt er samen met SMT Volvo Construction Equipment. Op de stand worden zowel trucks als constructiemachines tentoongesteld, waaronder een elektrische Volvo FE Electric. Met een aanbod dat zowel trucks als constructiemachines omvat, kan Volvo als enige constructeur een totaaloplossing aanbieden.

Volvo FE 6x2 Electric

De Volvo FE Electric is een truck die volledig elektrisch rijdt, dus zonder uitlaatgassen. Hierdoor verbetert de luchtkwaliteit en rijdt men fluisterstil. Daardoor is het mogelijk om taken uit te voeren buiten de drukke uren, wat de verkeersbelasting vermindert. Omdat een elektrische truck vanuit stilstand over volledig vermogen en koppel beschikt en er tegelijkertijd minder vibraties van de aandrijflijn z ijn, geeft dit een aangename rijervaring.

Volvo FH16 750 pk Globetrotter XXL

Voor bestuurders die de zwaarste uitdagingen aangaan of gewoon veel vermogen nodig hebben, is de Volvo FH16 al decennia de voor de hand liggende keuze. Het hart van de FH16 is natuurlijk de krachtige D16-motor. Tot 750 pk en 3550 Nm tot uw dienst. Het tentoongestelde voertuig beschikt bovendien over een Globetrotter XXL cabine. Deze cabine is hoger en langer en is daardoor uiterst geschikt voor nationale en internationale lange afstandstransport en distributie.

Volvo FMX

Volvo Trucks stelt de geheel vernieuwde Volvo FMX voor, deze beschikt over een nieuwe cabine, meer laadvermogen en innovatieve veiligheidsvoorzieningen. De nieuwe FMX werd ontworpen met de chaffeur in gedachten en biedt meer ruimte in de dagcabine en een opbergruimte tot 800 liter.

Chauffeurs hebben bovendien beter zicht dankzij een verlaagde deurlijn en nieuwe achteruitkijkspiegels. Optioneel kan een dodehoekcamera toegevoegd worden die een aanvullend beeld van de zijkant van het voertuig biedt.

Het interieur wordt gekenmerkt door een nieuw dashboard met een digitaal instrumentenpaneel van 12-inch. Het 9-inch secundair dashboardscherm biedt infotainment, navigatiehulp, transportinformatie en camerabewaking.

Het tandemstel van 38 Ton op de nieuwe FMX maakt een treingewicht tot 150 ton mogelijk. Bovendien is de voorste luchtvering vernieuwd, waardoor een voorasbelasting tot 10 ton, of 20 ton voor dubbele voorassen, mogelijk is.

Al deze verbeteringen dragen bij aan een hogere productiviteit en kostenbesparingen voor transporttaken in de bouw.

Volvo Trucks Belux
Hunderenveldlaan 10 - 1082 Brussel
T +32 2 482 51 11
www.volvotrucks.be

Volvo FMX : robuuste bestseller nog verbeterd

Na de nieuwe cabines voor de FH en FM kon ook het bouwgamma FMX van Volvo Trucks niet aan de vernieuwingsdrang van het Zweedse merk ontsnappen. De voornaamste kenmerken die van de FMX een succes maakten, werden behouden en zelfs verbeterd met een grote nadruk op comfort, robuustheid en veiligheid.

Aan de buitenkant is de jongste versie van de FMX te herkennen aan de cabine met een meer rechtopstaand profiel, meer binnenruimte, grotere ramen en een verlaagde raamlijn van de portieren. Voor elk van de zes beschikbare cabineversies geldt dat door het lagere front met de karakteristieke V-vormige koplampen een stoer en toch hedendaags uiterlijk verwezenlijkt werd met opvallende lijnen. Nog interessante details: de instaptreden met een nieuw robuust ontwerp en een duurzaam antislipoppervlak en het stalen dakluik als extra bescherming in zware werkomgevingen.

EXTREME MOBILITEIT VAN DE VOLVO FMX

De FMX is als trekker of vrachtwagen bedoeld voor zware werfomstandigheden en kreeg daarom een aangedreven vooras

Met de Volvo FMX Electric speelt Volvo Trucks in op de trend naar milieuvriendelijker ondernemen.

met Automatic Traction Control (ATC) en een bodemvrijheid tot 300 millimeter. Op de Volvo FMX in 4×4-, 6×6-, 8×6- en 10×6-configuratie wordt de vooras automatisch ingeschakeld wanneer het nodig is en opnieuw uitgeschakeld om brandstof te sparen wanneer de omstandigheden het toelaten. Er is een hele reeks opties voor de Volvo FMX om het werken op ruw terrein te vergemakkelijken. De FMX is immers leverbaar met een uitgebreid aanbod motoren, assen, gangwissels en pto's.

Op de FMX zijn de volgende Volvo motoren leverbaar:

D11K 10,8 liter met 330, 380, 430 of 460 pk

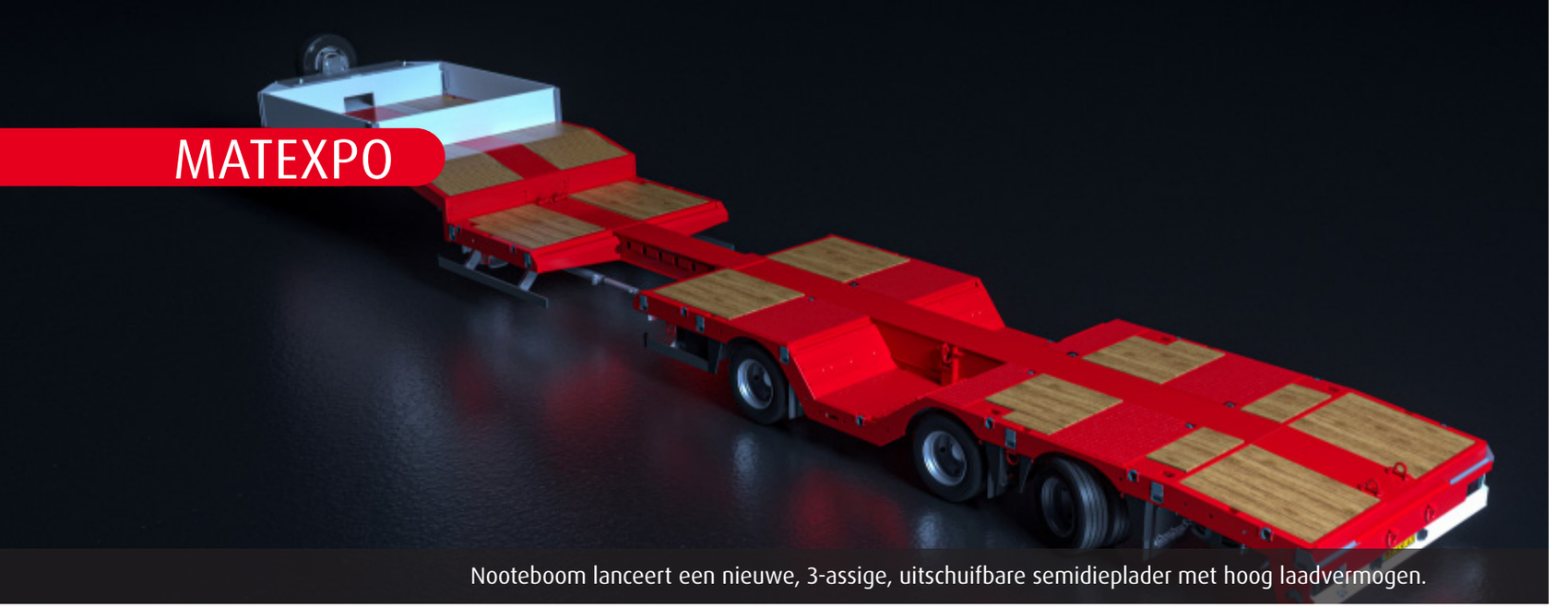
D13K 12,8 liter met 420, 460, 500 of 540 pk

Die worden gecombineerd met de I-Shift, I-Shift Dual Clutch en Powertronic versnellingsbakken en aandrijfassen met enkele reductie of naafreductie. Een interessante uitvoering is de liftbare tandemas. Hiermee kan één van de aandrijfassen uitgeschakeld en omhoog gebracht worden, wat meer aandrijfdruk geeft op de andere as en voor een kortere draaistraal zorgt.

NIEUWE UITBREIDING: VOLVO FMX ELECTRIC

Volvo Trucks neemt tevens het voortouw met milieuvriendelijke alternatieven. De standaard FMX kan probleemloos rijden op HVO of biodiesel, maar er is nu ook een elektrische FMX. Die FMX Electric komt er als trekker (4x2 en 6x2) of als vrachtwagenchassis (4x2, 6x2, 6x4, 8x2 en 8x4). Alle assen zijn luchtgeveerd, het treingewicht loopt op tot 44 ton (23 ton laadvermogen). De aandrijflijn omvat 3 elektromotoren en een I-Shift versnellingsbak. Er zijn 2 vermogensniveaus (tot 2400 Nm en 600 kWh/816 pk). De accucapaciteit bedraagt 450-540 kWh en de oplaadtijd 9,5 uur met wisselstroom (43 kW) of 2,5 uur met gelijkstroom (250 kW). De actieradius op één acculading bedraagt 300 km.

Hendrik De Spiegelaere



Nooteboom lanceert een nieuwe, 3-assige, uitschuifbare semidieplader met hoog laadvermogen.

Matexpo 2021 : vooruitblik

Eindelijk weer een vakbeurs. Na een lange stilte doorbreekt Matexpo met de editie 2021 de verbanning en het uitstel van vakbeurzen. In een kort overzicht willen we u alvast een vooruitblik geven wat er te zien zal zijn. Sommige nieuwigheden staan misschien niet op de beurs, want niet iedereen heeft al aangekondigd wat ze op hun stand zullen presenteren.

Wat wel zeker is, is dat de firma Overmat op Matexpo een speciale trailer zal voorstellen voor het ter plaatse maken van isolatiemortel. De MSA 35.15 is een isolatiemortelmachine voor lichtgewicht isolatievloeren op basis van polystyreen korrels. De trailer heeft een schuimgenerator en kan daarmee schuimcement produceren voor isolerende, lichtgewicht vloeren. Hiervoor heeft de MSA 35.15 eveneens een voorraad van 35 m3 EPS, 15 m3 cement en een watertank van 2000 liter. Er zijn drie additieftanks van 120 liter, waarvan elke tank via een afzonderlijk circuit gedoseerd wordt en voorzien is van digitale flowmeting. Het mengen gebeurt door een pneumatische doseerpomp met PC-sturing. Als extra optie is er een schuimgenerator voorzien van 120 liter voor schuimstof. Er is ook een extra stroomomvormer aanwezig om 220V te genereren, waardoor het aansluiten van extra ledverlichting, pompen of andere elektrische toestellen geen probleem is. De grote wormpomp van het type 2L8 geeft een pompdruk van max 18 bar, wat een productie oplevert van 16 tot 18 m3 per uur. Heel de MSA 35.15 heeft een radiografische afstandsbediening met 10 functies, er kunnen 44 recepten worden geïmplementeerd.

Nooteboom brengt de nieuwste uitvoering van de Manoovr met gieksleuf naar België. Nooteboom heeft namelijk haar SMART programma uitgebreid met de nieuwe, uitschuifbare, lichtgewicht semidieplader met wielkuilen, type OSDS-48-03V(EBW). Deze 3-assige semidieplader met naloop gestuurde as heeft een nuttig laadvermogen tot 39 ton bij 80 km/u. Door toepassing van een nieuw concept voor deze semidieplader met 4750 mm uitschuifbare laadvloer, is een zeer laag eigen gewicht van ongeveer 8.700 kg gerealiseerd. Voortaan kunnen door de diepe wielkuilen met deze semidieplader ook grotere typen wielladers en knikdumpers tot 39 ton vervoerd worden. Bovendien is deze OSDS-48-03V(EBW) multifunctioneel inzetbaar, zoals voor het vervoer van deelbare lading, containers en bouwmachines op rupsen. De korte as-afstand tussen de 1e en 2e as van slechts 2260 mm draagt bij aan een optimale manoeuvreerbaarheid. Omdat deze semidieplader in de SMART seriebouw wordt geproduceerd, is de aanschafprijs tot wel 50% lager dan een gelijkwaardige dieplader.

Dhollandia, een wereldnaam op het gebied van laadmaterieel, zal op Matexpo wellicht een exemplaar tonen van de nieuwe kolomliften. De DH-VOD.20.K9 is een medium-duty kolomlift met een lang vouwbaar platform, geschikt voor het laden en lossen van pallets

met een palletwagen. Het dichtgevouwen platform kan onder de laadvloer van het voertuig gezakt worden, om occasioneel laden/lossen met een vorklift of toegang aan laadkades mogelijk te maken.
Het is een hydraulisch aangedreven kettinglift, ontworpen voor 1 enkel laadvloerniveau. Hogere hefhoogtes boven de laadvloer zijn beschikbaar op aanvraag. De lift is uitgerust met dubbelwerkende sluitcilinders en Open-met-Motor functie. Het vouwbare platformdeel vouwt automatisch open/dicht als het platform zelf geopend/gesloten wordt. Deze lift biedt 1500-2000 kg hefvermogen en 1830 of 2130 mm platformlengte. Een andere nieuwigheid bij Dhollandia zijn de vouwbare oprijrampen voor lichte aanhangwagens en bedrijfsvoertuigen. In standaard uitvoering wordt de light-duty hydraulische ramp DH-ACH3.30 uitgerust met een soliede 1-delig platform, dat hydraulisch bediend wordt om het gebruiksgemak en de veiligheid voor de chauffeur te maximaliseren. Vouwbare platformen zijn beschikbaar om de oprijhoek te verminderen en de laadbak van het voertuig beter toegankelijk te maken voor voertuigen/machines/voorwerpen met een verminderde bodemvrijheid. Een populaire optie is een paar van 2 afzonderlijke, smallere, manueel gevouwen aluminium rampen, die naar binnen gekanteld worden. Het scharnier tussen de beide platformdelen wordt ondersteund door middel van 2 mechanische steunvoetjes onder het platform gemonteerd.

MAX trailer heeft als nieuwigheden voor ons land de nieuwste uitvoering van de Max100 semidieplader met 2 tot 6 assen en de Max510 semidieplader met zijn specifieke chassis met aan de buitenkant liggende langsliggers. Het moederhuis Faymonville presenteerde onlangs de nieuwste windturbine blade adaptor en het filiaal Cometto lanceerde de nieuwe, compacte en lage spmt-varianten met hoog laadvermogen Eco1000 en Eco1500.
Schwarzmüller van zijn kant ontwikkelde een nieuwe versie van een 3-assige semidieplader in aanhangwagen uitvoering.

ZEKER EEN BEZOEK WAARD

Op sommige stands zullen nieuwigheden getoond worden die al eerder in Transporama aan bod kwamen, maar nu voor het eerst in het echt kunnen bewonderd worden.
Dat is onder meer het geval met:

- Het nieuwe DAF gamma XF, GF en GF-X met hun ruime en aerodynamisch geoptimaliseerde cabines en op vele details verbeterde aandrijflijn. Die vernieuwde aandrijflijn zullen we overigens ook terugvinden op de bestaande XF, die nog een tijdje parallel met het nieuwe gamma zal gebouwd worden, en de CF. Voor de bouw staan de Construction uitvoeringen van deze modellen plus de LF paraat.
- De vertrouwde lichte bedrijfswagens van Ford komen naar Matexpo, maar voor het eerst zal Ford Trucks er ook voertuigen presenteren. Krijgen we naast de F-Max ook voertuigen uit de uitgebreide Construction serie te zien?
- Iveco ruimt in Kortrijk plaats voor de nieuwe X-Way en T-Way modellen en rondt zo de vernieuwing van het gamma zware voertuigen af. Beiden kregen een cabine die afgeleid is van de bijzonder succesvolle S-Way. Waar de X-Way eerder bestemd is voor de bevoorrading van de werven en dus hoofdzakelijk voor gebruik op de weg, is de nieuwe T-Way als opvolger van de Trakker echt voor het zwaardere werk ontwikkeld.
- MAN zal de aandacht trekken met het nieuwe OptiView camerasysteem ter vervanging van de klassieke buitenspiegels, dat nu op de zeer recent vernieuwde werfvoertuigen te leveren is. Er zijn ook nieuwe functies die het motorkoppel dynamisch aanpassen.
- Mercedes-Benz heeft één van de meest uitgebreide gamma's bouwvoertuigen, van 4x4 versie van de Sprinter tot aan de SLT versies van de Arocs en Actros voor het uitzonderlijk vervoer.
- Bij Opel zal zeker aandacht besteed worden aan de nieuwe Movano en e-Movano, die nu gebaseerd zijn op de techniek van de PSA-modellen Citroën Jumper en Peugeot Boxer.
- Renault heeft onlangs de lichte bedrijfsvoertuigen Express Van en Kangoo Van gelanceerd en heeft met de Z.E. modellen een elektrische variant voor alle lichte bedrijfsvoertuigen.
- Renault Trucks bracht een aantal comfortverbeteringen voor de zwaarste modellen T, C en K, maar steunt voor de bouw ook op de Master en D, die beiden in een elektrische variant te verkrijgen zijn.
- Scania mikt voor werftoepassingen op de XT-varianten. De XT uitvoering is te combineren met heel wat modellen en biedt specifieke componenten om kwetsbare onderdelen te beschermen. Er zal wellicht ook aandacht zijn voor de nieuwste, sterkste in serie geproduceerde truck, de V8 met 770 pk.
- Vermelden we verder nog dat de firma ATS in Aalst nu dealer is voor de trailermerken Blomenröhr, Em Tech, Feber, Fruehauf, Galtrailer, Invepe, Tisvol en Wielton.

Hendrik De Spiegelaere

VDL Futura FHD2-139/450TX

www.trosbeiaard.be
't Ros Beiaard
VDL
FUTURA

De testwagen stond op het punt in dienst te gaan bij 't Ros Beiaard.

We kregen deze zomer de kans om een VDL Futura te testrijden. Een grote drieasser met 450 pk in het achteronder stond bij VDL in het Nederlandse Valkenswaard op ons te wachten. De wagen, in de kleuren van 't Ros Beiaard, had een 450 pk sterke DAF MX in het achteronder, gekoppeld aan een Traxon versnellingsbak. Daarmee is het een uitstekende kilometervreter op de snelweg. Maar wat doet deze aandrijflijn op kleinere wegen? Wij hebben het voor u getest.

De tweede generatie van de Futura valt op te delen in drie grote groepen: de Futura FMD2 heeft een iets lagere vloerhoogte van 1,25 m, wat maakt dat in- en uitstap in deze wagen vlot verloopt. Er is een optionele bredere middendeur voor dit model, waar ook een cassettelift kan worden ingebouwd om minder mobiele passagiers aan boord te nemen. VDL is vooral trots op de grote bagageruimte van dit model, die bakens zet in dit segment van de touringcars.

De FHD2 is de Futura met de standaardvloerhoogte en wordt door VDL gezien als hun belangrijkste model in de touringcars. De FHD2 is beschikbaar in 6 lengtes, van 10,6, 12,2, 12,9 en 13,5 m op twee assen. De wagens van 13,9 en 14,8 m lengte staan op drie assen. Gemeenschappelijk aan deze wagens is de bekende lichtgewichtconstructie van VDL. De tweede generatie van de Futura profiteert daar van de ontwikkelingen en ervaringen die niet alleen met de eerste uitvoering werden opgedaan, maar ook van het onderzoek en de ontwikkelingen van andere modellen. Zo wordt er gebruik gemaakt van een reusachtig sandwichpaneel voor het dak. Op die manier wordt er bijkomend gewicht bespaard. Het besparen van gewicht in de constructie van een voertuig heeft een aantal voordelen. Het meest voor de hand liggende voordeel vertaalt zich in het rijgedrag. Een lichter voertuig reageert vlotter op gas, rem en stuur, omdat er eenvoudigweg minder massa is die moet versnellen, vertragen of van richting veranderen. Een tweede voordeel zit in het verbruik: het kost minder energie en dus minder diesel om een licht voertuig in beweging te brengen.

Omdat je minder energie nodig hebt, kan er ook een lichtere motor worden gemonteerd. Door de montage van een kleiner blok, wordt weer eens gewicht bespaard. Een kleine motor verbruikt ook minder. Besparen op leeggewicht is dus een heel doordachte strategie, die tal van voordelen oplevert.

TESTWAGEN

Om een idee te geven hoe effectief de lichte bouwwijze van VDL is, onze testwagen met gevulde tanks, zette amper 15,8 ton op de

De Futura FHD biedt veel bagageruimte.

weegschaal. Hou er even rekening mee dat VDL een vrij grote tank van 830 liter inbouwt, dan zet deze 13,9 m lange drieasser met moeite 15 ton aan eigen gewicht neer. Dat betekent dat je als busondernemer probleemloos zaken kan aanvinken op de accessoirelijst, zonder risico met een log of zwaar voertuig te eindigen. De Futura waarmee we konden testrijden, was een wagen die voor 't Ros Beiaard gebouwd is en die wachtte op aflevering. De wagen was voorzien van een fraai afgewerkte cassettelift, met een hefvermogen van 450 kg. Dat betekent dat mensen die gebruik maken van een rolstoel, probleemloos aan boord kunnen worden gebracht, samen met een begeleider op de lift. De wagen was bovendien voorzien van snelsluitingen, zodat het mogelijk is zonder al te veel werk tot 15 plaatsen voor passagiers in rolstoelen te voorzien.

De kenmerken die algemeen zijn voor alle Futura2's vielen ook op: de handige instap voorin, waarbij de treden logisch geplaatst zijn. In de wagen was trouwens vooraan een automatisch werkende defibrilator geplaatst vlak bij de wegklapbare zit voor de reisbeleider. De wagen had verder nog gewoon spiegels, bovendien levert VDL een reservespiegel, zodat je thuisgeraakt als er een spiegel sneuvelt onderweg. Hoe dat met camera's moet worden opgelost, is mij voorlopig nog niet helemaal duidelijk. Als je rond deze bus loopt met alle luiken en deuren open, vallen twee dingen op: de aandacht voor afwerking en vooral de praktische details. Zo staan de watertanks voor keuken en toilet op wielen. Je kan ze dus makkelijk meenemen om te vullen of leeg te maken. Als het zou vriezen, is het een koud kunstje om ze uit de wagen te halen en zo schade te voorkomen. Handig zijn ook de skibakken boven de dubbele achteras. Op die manier wordt deze ruimte praktisch gebruikt. Een ander doordacht detail was te vinden boven het rechtervoorwiel, waar de tankdop zit. Naast die tankdop is een koker voorzien, waarin je als chauffeur een paar handschoenen kan wegstoppen. Op die manier hoef je je naar diesel ruikende handschoenen niet in het interieur van de touringcar op te bergen.

In het interieur zelf blijkt dat de afwerking prima is. Bij 't Ros Beiaard hebben ze voor warme kleuren gekozen die deze Futura een gezellige en prettige uitstraling geven. Het centrale toilet is redelijk van formaat, op het dak zit een kleine keuken. In het dashboard, voor de plaats van de reisbegeleider, is er een koelkast voorzien.

De aandrijving van de wagen is de verantwoordelijkheid van een DAF MX 11 motor, in dit geval gekoppeld aan de ZF Traxon geautomatiseerde versnellingsbak. Het gaat om een gangwissel met droge koppeling en 12 gangen, die zelfstandig schakelt. Met een draaischakelaar kan je kiezen tussen neutraal, D als standaard schakelpatroon

en Dm manoeuvreren. Verder is er R voor achteruit, net als Rm. De manoeuvreerstand maakt het gaspedaal makkelijker te doseren en is handig als het langzaamaan moet in een nauwe doorgang of bij parkeren. In D schakelt de Traxon logisch: waar dat kan, laat hij gangen liggen. Er is dus geen sprake van een koppelomvormer, maar ondertussen heeft ZF zoveel ervaring opgedaan met de geautomatiseerde versnellingsbakken, dat je een rijgedrag krijgt dat heel dicht in de buurt komt van wat een volautomaat biedt. Voordeel is natuurlijk dat je minder verliezen hebt, wat een lager verbruik oplevert.

De MX-motorenreeks van DAF heeft in de voorbije jaren een reputatie opgebouwd van betrouwbaarheid en vooral zuinigheid. De MX 11 is de elf liter grote turbodiesel van de familie. DAF heeft veel tijd en moeite in deze krachtbronnen geïnvesteerd. Zo worden de kabelbomen ingeschuimd, zodat ze extra beschermd zijn. Bij DAF gaan ze uit van een levensduur van ongeveer 1,6 miljoen km voor de MX motoren in vrachtwagens die vooral op de snelweg rijden. In een touringcar worden de krachtbronnen in principe minder zwaar aangesproken, zodat betrouwbaarheid hier bijna een vanzelfsprekendheid zou moeten zijn.

AAN DE SLAG

De chauffeur krijgt van VDL een ruime werkplek toebedeeld. Wie wel eens met de DAF heeft gereden, herkent hier onmiddellijk een groot aantal interieuronderdelen, waaronder stuur, hendel van de motorrem, en een aantal schakelaars. VDL heeft zelf het centrale display in de instrumentencluster ontworpen. Er zijn een aantal goed doordachte details: je beschikt als chauffeur bijvoorbeeld over een compact afsluitbaar kastje en een flessenhouder bij je rechterhand. Het instrumentenpaneel staat ook in een lichte boog naar je toe geneigd, zodat je niet uit je zetel moet reiken om overal bij te kunnen. VDL voorziet de nodige DIN en dubbele DIN slots om er elektronica zoals DVDspelers en navigatie in kwijt te kunnen. Minder onder de indruk was ik van de plaatsing van de handrem, die links van de chauffeursstoel zit en voor niet-Futura chauffeurs gewoon moeilijk te vinden is. Links naast de chauffeur zit een groot aantal schakelaars. Ze zijn overzichtelijk en logisch geplaatst, maar af en toe moest ik toch even zoeken naar bepaalde functies. Wie dagelijks met deze wagen onderweg is, zal dat echter niet hebben.

Een brede ingang, met goed geplaatste treden en handgrepen.

Ter hoogte van deze deur hoorden we een beetje windgeruis onderweg.

RIJDEN

Normaal bollen we met een touringcar naar de abdij van Maredsous, maar de testrit was gepland kort na het noodweer dat ons land en vooral de Maas- en Vesdervallei trof in de loop van juli. We waren niet van plan de hulpdiensten voor de voeten te gaan rijden, zodat we de testroute hebben aangepast. Daarom leek het ons ook beter om geen officiële resultaten te publiceren, omdat de wagen in verhouding meer kilometers op de snelweg heeft afgelegd dan andere geteste voertuigen. Wat bij het vertrek in Valkenswaard meteen opvalt, is de goede afwerking van deze Futura2: het interieur geeft geen krimp op normale wegdekken. De spiegels geven ook een uitstekend beeld van wat er rond de touringcar aan de hand is: je kan alles makkelijk in de gaten houden.

Met een koude aandrijflijn kan je inderdaad af en toe voelen dat de Traxon schakelt. In de hogere versnellingen merk je niks, vooral omdat de aandrijflijn dan op bedrijfstemperatuur is gekomen. Collega-journalist Jos Haas, die meereed, merkte dat de wagen last heeft van trillingen in het tweede deel van de wagen. Dat zou kunnen te wijten zijn aan het differentieel, dat last had van de lange periode waarop de wagen heeft stilgestaan. De MX 11 is iets luidruchtiger dan zijn grotere MX 13 stalgenoot, hoewel dat misschien eerder een persoonlijke voorkeur is. Een diesel met een grotere cilinderinhoud maakt een dieper, voller geluid.

Bij het rijden was er achteraan ook sprake van windgeruis, voor een deel ook te wijten aan het nogal wisselvallige weer op de testdag. Bij de deur drong er windgeruis naar binnen.

In het traject zit ook een stuk weg met een bijzonder slecht wegdek waar zich een aantal parasietgeluiden voordeden vanuit het interieur. Op dat stuk weg krijgt de wagen het wel zwaar te verduren, op de snelweg vonden we Futura eigenlijk eerder stil.

Rijden zelf is erg prettig: het stuur is bijzonder direct en heeft een goede balans tussen stuurgevoel en reactie. De vooras heeft geen last van onderstuur. Je merkt wel, zeker op krappe kruispunten en op rotondes, dat de achteras nadrukkelijk meestuurt. Op de snelweg stuurt deze Futura eerder strak. De wagen heeft geen last van spoorvorming. Brugnaden en dwarsribbels worden door de vooras wel nadrukkelijk doorgegeven aan het interieur.

TECHNISCHE GEGEVENS: VDL FUTURA FHD2-139/450TX

Constructeur: VDL
Type: FHD2
Lengte: 13.945 mm
Hoogte: 3.700 mm
Wielbasis: 6.530 mm / tandem 1.500 mm
Brandstoftank: 830 l
AdBluetank: 45 l

AANDRIJVING
PACCAR MX11
Vermogen: 450 pk bij 1.600 omw/min
Koppel: 2.300 Nm bij 900 tot 1.600 omw/min
Versnellingsbak: ZF Traxon 12TX2411BO

Leeggewicht, met volle tanks: 15.8 ton

UITRUSTING
Rolstoellift boven achteras. Hefvermogen 450 kg.
Tot 15 rolstoelplaatsen. Ombouw met snelsluiting.
Toilet
220 V en USB in kachelplint
3000 W omvormer voor 220 V
4 dakrandverlichting, beide zijden
Bosch infotainment FM/AM/DAB+, USB en Bluetooth
Bosch DVD speller
3 Bosch 19duimschermen, waarvan 1 opklapbaar in het dak
AED bij voorste instap
Intercom in slaapcabine
AEBS, ACC, ESP, PPC, LDWS
Fogmaker brandblusinstallatie in motorruimte

De cassettelift is fraai ingewerkt, makkelijk te bedienen en kan tot 450 kg aan.

De nieuwe generatie Citea
In de leefbare steden van morgen zal zero emissie de norm worden. Dit vereist nieuwe technologieën en een andere manier van denken. VDL Bus & Coach introduceert de nieuwe generatie Citea, volledig ontwikkeld vanaf nul en gebaseerd op een elektrische drijflijn. Het resultaat: een innovatief busconcept zonder compromissen dat klaar is voor de uitdagingen van het openbaar vervoer in de toekomst. Ontdek het verschil op vdlbuscoach.com

VDL
BUS & COACH

CONCLUSIE

Deze Futura presteert uitstekend op de snelweg, maar hoeft geen kleinere wegen links te laten liggen. De Traxon volgt logisch en snel als je van snelheid verandert. We hebben op ronde punten of in andere veeleisende situaties geen kritiek kunnen geven op de aandrijflijn. VDL heeft ook de GPS-module op de Traxon in de aandrijflijn geïntegreerd, zodat de wagen correct reageert op hellingen en afdalingen. Volgens VDL zou je zo 2,5 % brandstof kunnen besparen.
Wij waren onder de indruk van de kwaliteit van deze touringcar die bovendien een laag verbruik liet optekenen tijdens deze test.

Jan Voet
Jurylid International Bus/Coach of the Year

Warme kleuren in het interieur.

The New Way: CELSINEO.

Een revolutionair idee die het huidige concept van koel-logistiek op z'n kop zet. Met gepatenteerde technologie is CELSINEO een nieuwe generatie koelsysteem voor trailers. Drie onafhankelijke koelmodulen creëren een nieuwe norm die garant staat voor de hoogste inzetbaar-heid, gebruiksvriendelijkheid en toekomst zekerheid.

www.celsineo.com

CELSINEO
A BRAND OF
LIEBHERR KRONE

Helemaal links staat een van de allereerste S8's uit 1951.

70 jaar Setra : oldtimers getest

Als je 70 kaarsjes mag uitblazen, heb je een goede reden voor een feest. Dat vonden ze ook bij Setra, dat zijn verjaardag op een bijzondere manier wilde vieren. Journalisten mochten een aantal rijdende Setra oldtimers testen in de omgeving van Ulm. Wij lieten het ons geen twee keer zeggen...

Ooit was het bouwen van een bus of touringcar helemaal hetzelfde qua opzet: je kocht een vrachtwagenchassis, zette er een opbouw op met vensters, sta- en zitplaatsen en wat deuren en je was klaar. Het is eigenlijk door Setra, dat met zelfdragende carrosserieën doorbrak in de touringcars, dat de bekende opbouwen op truckonderstellen langzaam werden teruggedrongen naar een heel klein aandeel van de busmarkt. Dat er ondertussen in bus- en touringcarland een heel parcours is afgelegd, is wel het minste dat je kan zeggen. De voertuigen uit de jaren vijftig en zestig zien er fantastisch uit, met hun glazen dak en chroomstrips, maar het ontbreken van een goed werkende verluchting, de nogal rudimentaire zitjes en vooral het ontbreken van geluidsisolatie maken dat een ritje met deze wagens nog een echt avontuur was.

LANGE GESCHIEDENIS

Tegenwoordig staat Setra gewoon als Setra bekend, maar voor de overname door EvoBus stond er nog "Kässbohrer Setra" op de wagens. De naam Kässbohrer is terug te vinden tot in 1560, toen een zekere Jorg Kessbohrer bekend werd als scheepsbouwer. Met zijn schepen werd er op de Donau gevaren, de langste en grootste rivier van Europa. Ook in 1836 was de hoofdbezigheid van de familie Kässbohrer, waarvan de naam ondertussen anders werd gespeld, het bouwen van kleine en middelgrote schepen voor de riviervaart. Maar de opkomst van de spoorwegen deden het transport over de rivier de das om. In 1846 bouwde Karl Kässbohrer als eerste familielid een koets. Tegen het einde van de 19de eeuw, bouwde Kässbohrer vooral paardenkoetsen voor het vervoer van personen: omnibussen, grote diligences en postkoetsen. Het is dan ook niet verwonderlijk dat er in 1907 een eerste wagen wordt opgebouwd, op een onderstel van het Oostenrijkse Saurer. Die wagen werd voor een lokale brouwerij neergezet: een lichte vrachtwagen die op weekdagen voor vrachtvervoer dienst deed, in het weekend voor korte toeristische trips. Maar het opbouwen van motorvoertuigen bleef een bijkomstigheid, vooral nadat Kässbohrer hofleverancier werd bij de koning van Würtemberg. De koetsen werden elegant ontworpen, maar in 1910 brak de verbrandingsmotor ook bij het bedrijf uit Ulm door: een eerste lijnbus werd opgebouwd, terug met een Saurer onderstel. Na de eerste wereldoorlog bouwt Kässbohrer bussen voor de post, met Magirus onderstellen. In de jaren twintig van de vorige eeuw kent het bedrijf een stevige groei. In 1928 wordt de eerste bus met volledig glazen dak gebouwd, wat zo'n beetje de adelbrief van Kässbohrer tot in de jaren zestig zou blijven. Het liet passagiers toe bij ritten door de Alpen de bergtoppen te zien. In 1935 bouwen ze in Ulm de eerste gestroomlijnde bus. Op de nieuw aangelegde autobanen van Duitsland halen deze wagens behoorlijk hoge snelheden voor die tijd. De gestroomlijnde opbouw, met chassis van Krupp, MAN en Mercedes-Benz, liet toe met minder dan 100 pk toch 130 km/u te halen. Zeer indrukwekkend in de jaren '30...

Waarmee het ooit begon: een omnibus op een Saurer-onderstel.

Een groot contrast, door 70 jaar evolutie.

SETRA

In 1950 bouwt Kässbohrer de eerste Setra: de eerste zelfdragende bus. Die ontstond een beetje uit noodzaak: in de jaren na de tweede wereldoorlog lagen alle Duitse steden en dorpen in puin. Alle beschikbare vrachtwagens werden ingezet voor de wederopbouw, er waren geen chassis ter beschikking om er bussen van te maken. De vraag was er nochtans, want ook de spoorwegen waren zwaar beschadigd. Gelukkig kon Kässbohrer terugvallen op een ontwerp voor een gestroomlijnde, zelfdragende bus uit de jaren dertig. Door dat ontwerp in productie te nemen, ontstond de S8. Setra is immers de afkorting van de Duitse term "SElbstTRAgend", ofwel zelfdragend. De rest is bekende geschiedenis. Naast de S8 ontstond de S6 compacte touringcar. In 1959 werd de modelreeks 10 gelanceerd, die in 1967 door de 100 reeks werd afgelost. De 100 reeks was een eerste echt moderne wagen en meteen werd ook afscheid genomen van het volledig glazen dak... Want als je naar het zuiden van Europa reed, was dat in de zomer misschien niet zo'n goed idee. De 200 reeks kwam in 1973 op de proppen, met ondermeer een zeer succesvolle superhoogdekker. De 200 reeks werd verder en verder ontwikkeld, maar in 1991 kwam de 300 reeks. Die zette nieuwe bakens uit, met de ComfortClass. In 2001 werd de 400 reeks op de markt gebracht, met de opvallende roestvrijstalen strip langs de flanken. Hiermee kende Setra een groot succes: alleen al van de dubbeldekker werden meer dan 1.000 wagens verkocht. In totaal omvatte de catalogus van de 400 reeks 22 verschillende modellen. En momenteel is er de 500 reeks waarmee Setra grote sier maakt. Deze wagens doen beroep op de modernste en beste technologie die momenteel op de markt is.

80 pk was in de jaren ’50 meer dan voldoende voor een reisbus.

RIJDEN

Dat de oldtimers waar we mee konden rijden geen beroep doen op de meest moderne technieken, is nogal voor de hand liggend. We konden rijden met een S8 uit de jaren vijftig. Toch had die wagen al een aantal technieken aan boord die toen bijzonder modern, om niet te zeggen vooruitstrevend waren. Zo is de versnellingsbak volledig gesyncroniseerd, iets wat toen echt niet evident was, zelfs niet bij personenwagens uit die periode. Gelukkig, want de bak zit achteraan en na een dikke zestig jaar is het schakelpatroon op zijn minst wat vaag te noemen. Het is op een manier ook wel wennen aan het karakter van de dieselmotor achterin, die zeer hoorbaar zijn werk doet. Geluidsisolatie was iets dat pas veel later zou ontstaan. De diesel zit achteraan, is indirect ingespoten met voorkamers (jawel!) en stelt een cavalarie van toch 80 pk ter beschikking. Ik informeerde bij de trotse eigenaar naar het koppel. De man dacht even diep na om “nicht viel” te antwoorden. Wie met deze motoren denkt te kunnen rijden als met een moderne turbodiesel, zal niet ver geraken. Vanaf de derde gang moet het gaspedaal tegen de vloer en moeten alle paardjes aan de slag. Als je dat doet, kan je nog altijd niet mee met het moderne verkeer, maar ben je tenminste geen stapvoets vorderend obstakel. De versnellingsbak is van het dogleg-type, waarbij de eerste gang en achteruit tegenover elkaar liggen. Je hoort trouwens in eerste te vertrekken. Bij het opschakelen van twee naar drie, schat ik dat de knop van de versnellingspook een slag maakt van ongeveer anderhalve meter lengte. Maar toch: je proeft iets van de magie van de jaren vijftig als je met deze bus met glazen dak onderweg bent. De hoop dat dit definitief de laatste oorlog was, de heropbouw, een

beter leven. Deze Setra straalt een soort van ongeremd optimisme uit dat we in Europa in de voorbije decennia zijn kwijtgespeeld.
Er is ook met andere oldtimers gereden, maar vanaf het moment dat je in de jaren zeventig belandt, is het verschil met de huidige wagens uiteraard minder groot. Je beschikt niet over elektronische hulpmiddelen en moet manueel schakelen, eens onderweg is het stuurgevoel een beetje vager. Maar het verschil van dag en nacht dat je met een oldtimer van kort na de oorlogsjaren ervaart, verkleint zienderogen naarmate je in de 100 of 200 reeks rijdt. Het geeft aan hoeveel de touringcars gewonnen hebben aan comfort en veiligheid.

Jan Voet
Jurylid International Bus/Coach of the Year

Rijden is nog echt werken met deze wagen.

EASYRENT
truck & trailer

De nummer 1 voor het verhuur van bouwvoertuigen

SNEL. SIMPEL. ONMIDDELLIJK BESCHIKBAAR !

Flexibele oplossingen voor korte of lange termijn verhuur, leasing en huurkoop van voertuigen gemaakt door topfabrikanten.

Of het nu gaat om betonmixers, vrachtwagens met haakarmsysteem, kippers, trekkers en diepladers :
Wij bieden de juiste oplossing voor elke uitdaging op de werf !

Contacteer ons ! sales@easy-rent.eu

www.EASY-RENT.eu

BE | Schwarzenbach 12 | B-4760 Büllingen | +32 80 640 223 | Rue de Milmort 590 | B-4040 Herstal | +32 4 2861991
LU | Duarrefstrooss 15 | L- 9990 Weiswampach | +352 26 379101

BEZOEK ONS OP STAND 499

MATEXPO 2021

8 → 12 SEPTEMBER | KORTRIJK XPO

In Werk 2 worden de serieproducten gebouwd, zoals de huiftrailers, containerchassis en kippers.

In de moderne fabriek worden de opleggerchassis met een hangbaan naar hun volgende station gevoerd voor verdere afwerking.

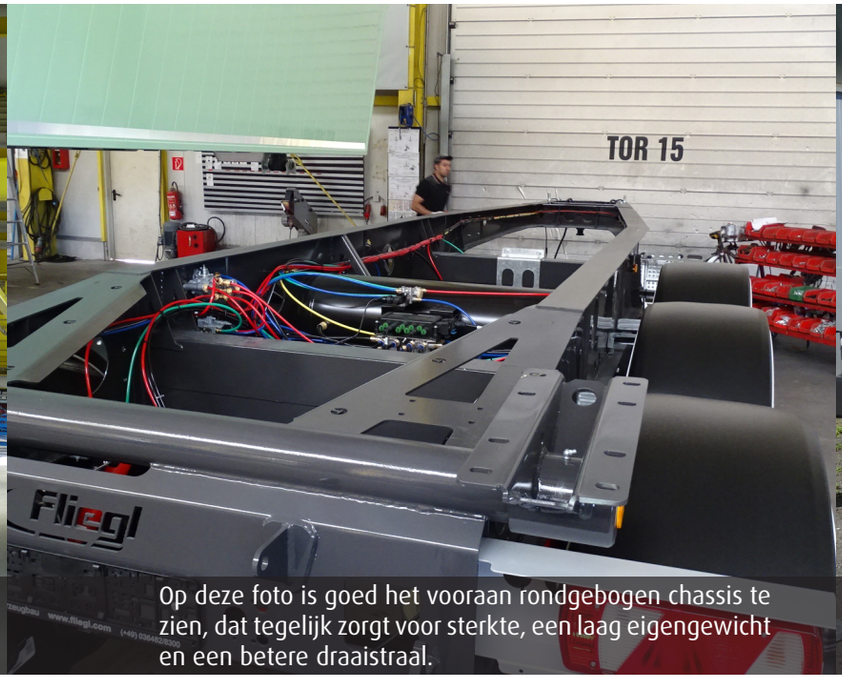
Fliegl : De passie van een familie

Naast de grote drie in Duitsland (Schmitz Cargobull, Krone en Kögel) telt het land van onze oosterburen nog heel wat trailerbouwers, hoofdzakelijk specialisten in een bepaalde branche. Trailerbouwer Fliegl in Tirpits is een naar Europese normen toch nog vrij grote trailerbouwer met een jaarproductie van 5.300 voertuigen. Ter vergelijking: dat is ongeveer even groot als LeciTrailer in Spanje, maar groter dan trailerbouwers als Van Hool en Schwarzmüller. Het bedrijf specialiseert zich niet in één branche, maar in verschillende. Op de keper beschouwd zijn ze enkel niet actief in de bouw van tankvoertuigen en koelwagens.

De rode draad in de geschiedenis van Fliegl is beslist de innovatiekracht en de passie van de familie Fliegl.

Het begon in 1975 met Josef Fliegl die de grondsteen van de Fliegl groep legde in Kastl, Beieren. Op de grote boerderij die hij van zijn ouders overnam, begint hij in 1975 ook machines te bouwen voor de landbouw. Dat vormt de basis voor de latere afdeling Fliegl Agrar. Hij bouwt er ook de eerste aanhangwagens, aanvankelijk voor de landbouw, maar schoorvoetend ook voor transporttoepassingen.

Onder de zoon, Helmut Fliegl, bijgestaan door zijn vrouw Margit, groeit deze tak van het bedrijf verder uit en in 1991 richt Helmut Fliegl de Fliegl Fahrzeugbau GmbH op in Triptis, Thüringen, waar een bestaand, maar noodlijdend bedrijf werd overgenomen. “De stappen om dit ex Oost-Duitse bedrijf te stroomlijnen en te gaan werken naar meer economische principes waren niet gemakkelijk”, weet Helmut Fliegl ons te zeggen.



Op deze foto is goed het vooraan rondgebogen chassis te zien, dat tegelijk zorgt voor sterkte, een laag eigengewicht en een betere draaistraal.

Het ruime gamma aanhangwagens voor de bouw zou ook de Belgische bouwondernemingen kunnen interesseren.

Op dit moment bestaat de Fliegl Gruppe uit verschillende afdelingen met in totaal 1150 werknemers: Fliegl Agrartechnik, Fliegl Agro-Center, Fliegl Fahrzeugbau, Fliegl Bau- und Kommunaltechnik, RSP Trailer Rental, Fliegl Forsttechnik, Fliegl Dosiertechnik en Fliegl Energy.

ECOLOGISCH PRODUCEREN

De volgende grote stap voor Fliegl Fahrzeugbau is de start in 2001 van RPS Trailer Rental voor het verhuren op korte en lange termijn van getrokken materieel. Al in 2005 volgt de bouw en opening van een tweede trailerfabriek in Triptis, die bekend staat als Werk 2. De productie van transportmaterieel is hiermee werkelijk op gang gekomen en het aanbod wordt gestaag uitgebreid. In Werk 2 worden in 2006 nieuwe hallen bijgebouwd om de productie van trailers te stroomlijnen en er komt in 2008 een grootschalige spuit- en staalstraalinstallatie bij. Alle chassis krijgen hier een complete anti-roest behandeling waardoor Fliegl een uitgebreide garantie tegen doorroesten kan aanbieden.

De productie wordt verder uitgewerkt met moderne robots en computergestuurde snijmachines voor de staaldelen. Fliegl bouwt namelijk zoveel mogelijk onderdelen zelf en dat gaat tot rongen, schuifdaken, vloeren, hang- en sluitwerk en nog veel meer. Door de automatisering zijn er relatief weinig werknemers betrokken bij de toch aanzienlijke productie in Werk 2 (230 arbeiders). De jongste realisatie op de site van Werk 2 is een enorme opslagplaats voor grondstoffen en half-afgewerkte producten.

Bij de modernisering van de productiesites werd sterk rekening gehouden met het milieu. Enkele voorbeelden:

- Het aanplanten van 15.000 dennenbomen
- Verwarming met hernieuwbare grondstoffen (houtpellets)
- Zonnepanelen op het dak van de bedrijfsgebouwen die genoeg energie leveren voor de productie
- LED-verlichting
- Fiber-Laser voor het snijden van metaalplaten
- Energiebesparende lasrobots
- Ecologische spuitinstallatie
- Zo weinig mogelijk gebruik van kunststoffen.

De oppervlakte van de sites bedraagt 27 hectare voor Werk 1 en 30 hectare voor Werk 2. In Werk 1 worden vooral maatproducten en afwijkende voertuigen gebouwd. In Werk 2 is de serieproductie ondergebracht van de huiftrailers en kippers.

Het totale productpalet omvat allerlei huiftrailers en vrachtwagenopbouw, containerchassis van 20 tot 45 voet, trailers met afschuifsysteem, kipopleggers en kipaanhangwagens, semidieplader opleggers en aanhangwagens, tandemaanhangwagens voor de bouw en transport, aanhangers voor wissellaadbakken, dolly's en ecocombi's.

Om de productverscheidenheid nog uit te breiden werd in 2017 de trailerbouwer Hangler Fahrzeugbau GmbH in Pramet, Oostenrijk, overgenomen en in hetzelfde jaar ook Strolit d.o.o. in Bosnië Herzegovina

INNOVATIEF

De innovatiekracht is de sterkte van het bedrijf en is eigen aan de genen van de familie Fliegl. Hun passie blijkt uit elk gesprek met Helmut Fliegl en de volgende generatie die al actief is in het bedrijf. Soms zijn het slechts details, zoals hun eigen systeem van schuifdak voor de huiftrailers of de handgrepen voor het openen en sluiten van de achterdeuren, vaak is het ook een compleet concept. Voorbeelden hiervan zijn de conische kipbak, het Quick Lock System voor het openen en sluiten van de schuifgordijnen, het chassis met gaten voor het verlagen van het eigengewicht, de traploos verstelbare Vario Wall, de geïntegreerde luchtketels, de Revolution

Deze semidieplader aanhangwagen is een uitvoering voor België.

In Werk 1 worden de meer individuele producten opgebouwd en afgewerkt.

TRAILERS MET AFSCHUIFSYSTEEM

Bouwondernemers worden bij hun activiteiten in het grondverzet vaak geconfronteerd met moeilijkheden, zoals de onmogelijkheid om te kunnen kippen onder bruggen, viaducten, bomen en elektriciteitsdraden of het kippen in tunnels of gebouwen. Een oplossing voor dit probleem is een oplegger of vrachtwagen met afschuifsysteem, een specialiteit van Fliegl.

"Dankzij het voortreffelijke afschuifsysteem van Fliegl kunnen we deze opleggers inzetten voor opdrachten waar we niet met een kipoplegger kunnen werken", vertelt Filip Saey van Grondwerken Filip Saey. "Bij onze grondwerken moeten we bovendien zeer nauwkeurig werken, wat met lasersturing gebeurt en daar zijn deze opleggers met afschuifsysteem zeer geschikt voor door hun grote stabiliteit. Vaak worden de opleggers met afschuifsysteem in hallen ingezet, ook alweer een omgeving waar we met gewone kippers niet kunnen werken. Onze Fliegl opleggers kunnen hun lading altijd kwijt, ook in slechte omstandigheden, bijvoorbeeld op een onstabiele ondergrond. Omdat de lading niet gekipt wordt maar uit de laadbak wordt geschoven, blijft de stabiliteit altijd gewaarborgd. De kwaliteit en uitvoering van deze Fliegl trailers heeft onze aankoopbeslissing zeker beïnvloed. De voertuigen zijn goed afgewerkt en steken vol innovatieve details. Het schuifsysteem zorgt ervoor dat de bak altijd proper blijft, zelfs bij het transport van asfalt. Het gedoseerd lossen van asfalt in asfalteermachines is met het afschuifsysteem ook gemakkelijker en nauwkeuriger dan met een kipper." Filip Saey koos voor zijn bedrijf Fliegl-opleggers met twee assen en een bakinhoud van 24 m3. De opbouw is bovendien volledig geïsoleerd voor het vervoeren van warm asfalt.

Kipper met zijn eigengewicht van minder dan 4000 kg, het Fliegl DriveOn systeem voor meer stabilisatie bij het kippen en aandrijfhulp bij het wegrijden onder slechte omstandigheden, de Fliegl SwapRunner/SwapTrain (ecocombi), de MegaRunner 4.0 en het ingenieuze gebogen chassis voor de kippers. "Wij zijn altijd aan het bedenken hoe we iets beter kunnen maken", vertelt Helmut Fliegl met een glinstering in zijn ogen. "Vaak kunnen zelfs kleine onderdelen eenvoudig verbeterd wordt op het vlak van ergonomie of anders het eigengewicht. Maar al die kleine details zorgen ervoor dat de klant een beter, gemakkelijker te bedienen, lichter en duurzamer product krijgt. Bovendien zijn wij nog soepel genoeg om rekening te houden met bijzondere wensen van de klant. We werken samen met hen, de beste oplossing uit. Lukken die aanpassingen niet in ons systeem van serieproductie, dan worden die speciale producten gebouwd bij Hangler en dat is pas echt een specialist in bijzonder maatwerk."

Hendrik De Spiegelaere

FLIEGL IN BELGIË

Tot hiertoe waren de activiteiten van Fliegl in ons land eerder beperkt. In 2019 en 2020 werden telkens 38 Fliegl voertuigen opgenomen in de inschrijvingstabellen. Ludo Pauwels nam in Vlaanderen de vertegenwoordiging van het merk op en boekte een eerste succes met de kippers en trailers met afschuifsysteem van het merk, naast meer landbouw georiënteerde producten. De ondernemende vertegenwoordiger ziet wel brood in de producten van Fliegl en plant de verhuis naar een nieuwe, grotere site op een industrieterrein om de zaken groter aan te pakken. Er wordt vooral gemikt op de bouwsector met platform- en kipaanhangwagens, kippers en trailers met afschuifsysteem en semidieplader aanhangwagens.

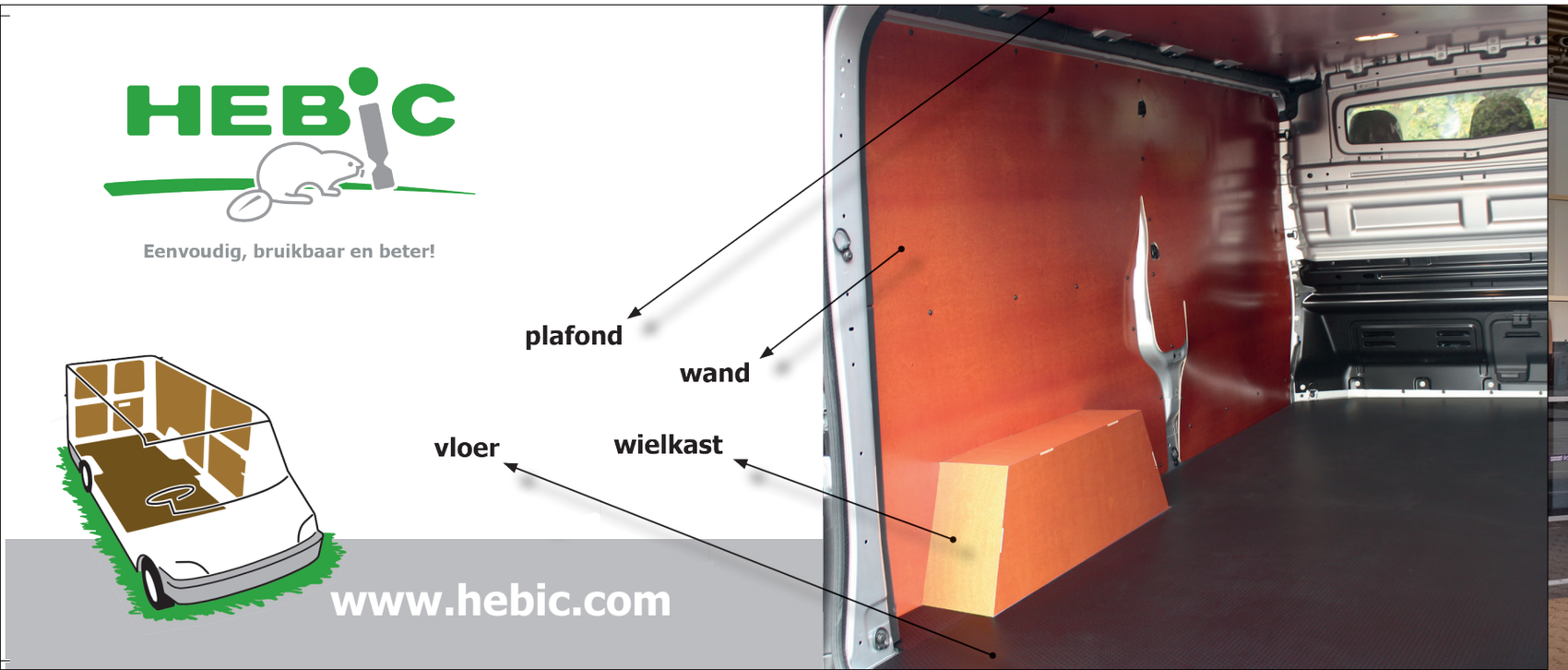
De Waalse kant van het land wordt bewerkt door Sylvain Bonni van Carrosserie Bonni.

Op Europees vlak kan Fliegl rekenen op 8.000 servicepartners, waaronder 550 in Duitsland alleen al.

Ludo Pauwels leverde onlangs een derde Fliegl trailer met afschuifsysteem aan Grondwerken Filip Saey, tevens de trotse eigenaar van een paar kipopleggers van het Duitse merk.

NEWS

Verenigd Koninkrijk kiest Leyland Trucks voor proef met elektrische trucks



Leyland Trucks zal deelnemen aan een project om vervoerders in het Verenigd Koninkrijk te helpen de overstap naar volledig elektrische trucks te maken. In totaal zullen 20 DAF LF Electric voertuigen, alsook de benodigde laad-infrastructuur, voorzien worden van 'data loggers' om de 'Government's Department for Transport' (DfT) te helpen de inzet van volledig elektrische truck te bevorderen. Een interactieve website zal informatie voor wel-overwogen aankoopbeslissingen leveren. Het project start deze zomer.

Om vervoerders te helpen inzicht te krijgen in de kosten en overwegingen bij de inzet van 'zero emission' voertuigen, zet DfT een pro-actieve campagne op. Doel is de transportsector te ondersteunen in de transitie. Het project maakt deel uit van een reeks aan proeven op het gebied van 'zero emission' wegvervoer, waarvoor £20 miljoen is gereserveerd.

De praktijkproef met de elektrische voertuigen is tot stand gekozen door een proces dat uitdagingen van de overhead en ideeën vanuit de markt samenbrengt om zo innovatieve oplossingen te creëren. Leyland Trucks zal nauw samenwerken met CENEX, een vooraanstaand onderzoeksadviesbureau op het gebied van de reductie van CO2. Uitgangspunt is een interactieve website en rapportage op te stellen met data uit de dagelijkse praktijk. Daarmee kunnen zowel publieke als private vervoerders nog beter begrijpen wat de voordelen, uitdagingen en inzet-mogelijkheden zijn van 'zero emission' trucks.

Leyland Trucks zal tijdens het proefproject samenwerken met diverse eindgebruikers in de publieke sector. Zo zal de 'National Health Service', verspreid over het Verenigd Koninkrijk, 11 DAF LF Electric trucks inzetten voor reguliere transporttaken. De overige 9 voertuigen gaan naar verschillende locale overheden, die ze gebruiken voor het ophalen van restproducten die gerecycled kunnen worden en voor het bevoorraden van scholen.

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.

Matexpo 8 tot 12 september, Kortrijk XPO
Solutrans 16 tot 20 november Lyon Expo(F)

In de volgende Transporama:

Beste lezer,

De afbouw van de Corona-maatregelen verloopt niet in alle Europese landen op dezelfde manier. Daarom blijven we voorzichtig in het melden van de inhoud van de volgende edities van Transporama. Dank voor uw begrip.

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

Test : Renault Trucks T-High 480
Coach Euro Test
DAF XF, XG en XG+ : ride & drive
Volvo Electric Trucks

AL EENS GEDACHT AAN EEN ABONNEMENT OP TRANSPORAMA?

7 keer per jaar valt Transporama in je brievenbus, met alle nuttig nieuws over truck, van, trailer, bus, coach en pick-up.

Vlot leesbaar, wordt dit vakblad samengesteld door een team vakjournalisten met een hart voor chauffeurs en het wegvervoer, zodat iedere lezer uitstekend op de hoogte blijft van het laatste nieuws in het wegvervoer.

Zelfstandigen kunnen de prijs van het abonnement in hun boekhouding stoppen. Betaal € 45,00 (voor 1 jaar) of € 80,00 (voor 2 jaar) op rekeningnummer BE96 7360 1202 2105 met vermelding van je naam + abo Transporama.
Wij doen de rest!!

TAKE CHARGE OF YOUR FLEET

MAAK UW WAGENPARK KLAAR VOOR EEN DUURZAME TOEKOMST MET ELEKTRIFICATIE

IVECO T-WAY

TREAT IT BAD.

OVERBELAST HEM. Hij kan tot 40 ton dragen alsof het niets is.
OVERDRIJF. Zo sterk dat geen enkele off-road missie moeilijk genoeg is.
OVERTREF. Topprestaties en betrouwbaarheid zijn de norm.

NIETS KAN U NU NOG DOEN STOPPEN.
HET VOLLEDIGE OFF-ROAD GAMMA IS BESCHIKBAAR.

MATEXPO 2021

8→12 SEPTEMBER | KORTRIJK XPO
BEZOEK ONS OP STAND 446

IVECO