

DAF kondigt nieuwe motoren aan

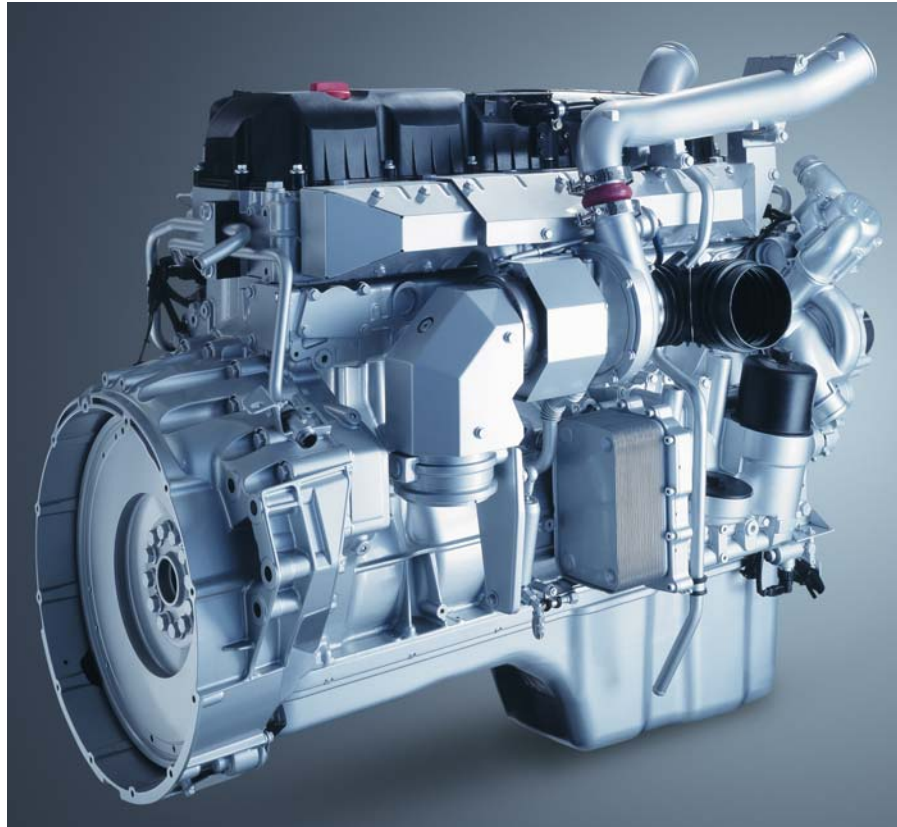
DAF brengt in het najaar van 2005 een nieuwe, ultramoderne serie zware dieselmotoren op de markt. Motoren die niet alleen kunnen voldoen aan toekomstige milieu- en andere eisen maar die ook laten zien dat DAF als zelfstandig scheppende dieselmotorenfabrikant uiterst serieus moet worden genomen.

De aankondiging van de nieuwe MX-motor was een goed bewaard geheim. Het nieuws kwam voor velen onverwacht want de huidige generatie XEC-motoren is immers pas zeven jaar oud en presteert uitstekend. Op de vraag of destijds niet genoeg vooruitgekeken is kregen we van DAF een nogal ingewik-

Automaat voor bestellers Renault en Opel

In Hannover was op de stands van Opel en Renault een versie te zien van respectievelijk de Movano en de Traffic, die waren uitgerust met een automatisch schakelende versnellingsbak. Het betreft een geautomatiseerde versie van de zesbak zoals we die bij beide merken al kennen. Elektronica bedient de koppeling en schakelt de bak elektro-hydraulisch. Bij

Renault werd gesproken van Quickshift, bij Opel van Tecshift. Wanneer deze versies naar Nederland komen is nog niet bekend, evenmin wat een ander gaat kosten, maar Renault claimt in Duitsland alvast een brandstofvoordeel van tien procent. De transmissie werkt pro-actief, wat wil zeggen dat het schakelgedrag wordt aangepast aan de rijstijl. ■

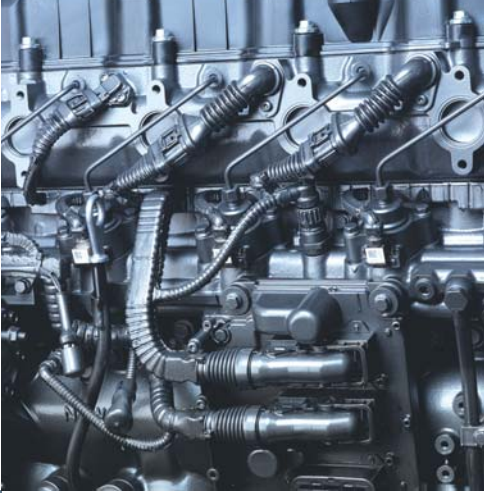


Glad uiterlijk

De nieuwe motor zie er ook aan de buitenzijde totaal anders uit dan zijn voorganger.

keld antwoord dat er onder andere op neer kwam dat omstandigheden nu eenmaal kunnen veranderen. Overigens wordt bij DAF sinds de Amerikanen de baas zijn op veel kortere termijn gepland dan vroeger en dan bij andere truckmerken. Je kunt daar van alles over zeggen, maar vast staat dat DAF succesvol is en dat grotere truckfabrikanten als Mercedes-Benz erkennen bewondering te hebben voor de prestaties die DAF met relatief kleine teams en dito budgetten levert. Op het kleppendeksel van de nieuwe motoren staat Paccar en dus niet DAF. Mede gezien DAF's opmerking dat 'DAF binnen Paccar een belangrijke rol speelt op het gebied van motorenontwikkeling en -productie' lijkt het niet

onwaarschijnlijk dat de MX te zijner tijd ook een plaatsje zal vinden onder de lange neus van een Kenworth of een Peterbilt. De vermogens en met name de koppels maken de nieuwe motoren in ieder geval bij uitstek geschikt voor de Amerikaanse markt. In de tot nu toe zwaarste 510 pk versie levert de motor maar liefst 2500 Nm. Om dat koppel te bereiken hebben de meeste concurrenten drie liter meer slagvolume nodig dan de 12,6 liter van de MX. DAF paste in de MX de nodige nieuwe constructies en materialen toe maar speelde op een aantal gebieden ook op zeker. Zo koos men voor een tweetraps turbo in plaats van een turbo met variabele geometrie. Voor inspuiting koos men echter voor een nieuwe partner, Delphi, waarmee men een systeem ontwikkelde dat meer regel mogelijkheden biedt dan andere. Zo is de verstuiveropeningsdruk variabel en kan men



Componenten

De elektronica werd samen met Delphi ontwikkeld en er kwam ook een nieuw systeem voor de bekabeling waarbij de kabels ingeschuimd zijn.

voor- of na-injectie of beide toepassen. Bijzonder aan het motorblok is dat weer natte bussen worden toegepast en dat niet gekozen is voor een boven- of hoogliggende nokkenas. Daardoor kan de inbouwhoogte van het blok worden beperkt. Als decompressierem koos men voor een Jacobs LM1, bij Amerikaanse transporteurs beter bekend dan in Europa. In het algemeen koos DAF voor clustering en integratie van allerlei componenten, zoals stuurpomp en brandstofpomp, luchtcompressor en alle componenten die met olie te maken hebben. Die componenten werden samen met toeleveranciers ontwikkeld en worden compleet aangeleverd. Of DAF de MX voortijdig in Euro5 versie zal aanbieden staat nog niet vast en kan van land tot land verschillen. Maatstaf daarbij is of de extra investering van zeven tot achtduizend euro vergeleken met een Euro 3 motor via subsidies en kortingen op Maut en dergelijke terug kan worden verdiend. DAF is daar sceptisch over. ■

P.C Wieman

Renault verrast met Radiance

'Rijden als een personenwagen, werken als op kantoor en erin leven zoals thuis.' Dat zijn de uitgangspunten waarmee Renault zijn wereldberoemde ontwerper Patrick le Quément met een team van getrouwen aan het werk zette, om Renault ook in de trucksector een reputatie te bezorgen van vernieuwend op het frivole af.

De foto laat zien dat dat laatste in elk geval is gelukt. De Radiance, zoals hij wordt genoemd, is radicaal anders dan wat we nu kennen. Alleen de Magnum komt er, zeker qua interieur, in de buurt. Technisch herbergt de Radiance tal van noviteiten, met name op het gebied van zicht rondom. Een camerasysteem vervangt de spiegels, en de koplampen hebben speciale standen voor stadsverkeer, de snelweg of mistige omstandigheden. De Radiance heeft net als sommige personenwagens van Renault een soort creditcard die de contactsleutel vervangt. Technisch valt het meest op dat Radiance geen stuurkolom heeft, maar dat er sprake is van steeby-wire. Zo'n systeem werkt ongetwijfeld goed, maar de Rijksdiensten van verschillende landen in Europa willen er nog



Geluk

Drie lijnen en een beetje geluk liggen volgens Patrick le Quément aan de basis van de Renault Radiance.

niet aan. Het meest opvallend is echter het flamboyante exterieur, waarmee de Radiance zich wel heel erg onderscheidt van de gangbare colonne zware trucks. "Glas statt Mass", antwoordde hoofdontwerper Le Quément op de vraag waarom de Radiance zoveel glas in het ontwerp heeft. "Niet meer die 'zware' indruk wek-

ken, maar juist lichtheid. Binnen is er sprake van minder knoppen, en wat er nog in zit, is kleiner. Ook het gewicht van het interieur hebben we kunnen reduceren." Op de vraag hoe toch zo'n vloeiend ontwerp tot stand komt antwoordde Le Quément: "Drie lijnen, een krachtig voorstellingsvermogen en een beetje geluk." ■

Praktijktest met de Bandit

Op de IAA toonde het Nederlandse bedrijf Gemco het prototype distributievoertuig waarmee Bavaria nu een praktijkproef uitvoert met bierdistributie. Met de Bandit, zoals deze vinding is gedoopt, onderzoekt Bavaria in hoeverre het tijd kan winnen bij laden en lossen. Op een filmpje demonstreert Gemco, dat van oor-

sprong speciale opbouwen levert, dat de chauffeur van de Bandit eerder klaar is met bier uitleveren dan zijn collega die met een laadklep werkt. Het GVW van de Bandit, waarbij gebruik is gemaakt van een MAN middenklasse truck van 280 pk, bedraagt 16 ton, met een effectief laadvermogen van zeven ton. ■



Volvo-CEO Jorna Halonen:

Volvo en Renault blijven strikt gescheiden

Dat de buitenwacht niets merkt van het feit dat truckproducenten Volvo en Renault dezelfde moeder hebben is volgens CEO Jorna Halonen van Volvo Trucks precies de bedoeling. Maar achter de schermen plukken Zweden, Fransen en Amerikanen bijna dagelijks de vruchten van de schaalvergroting.

Sinds het jaar 2001 zijn Renault Trucks, Mack en Volvo Trucks alle drie onderdeel van Volvo AB. Personenautofabrikant Renault werd met 20 procent tegelijkertijd grootaandeelhouder in AB Volvo.

Iedereen verwachtte dat er binnen de kortste keren wel een lichte Volvo met een Midlum-cabine zou komen of dat de I-shift in de Premium de ZF-transmissie zou vervangen. Niets van dat al: de meest vergaande uitwisseling van componenten was vorige maand op de IAA te zien. Daar stond een Magnum met wat Volvo-chassiscomponenten. Halonen: "Dat beeld klopt, althans voor Europa. In Noord- en Zuid-Amerika ligt dat anders. In Amerika zijn Volvo en Mack min of meer complementair aan elkaar. Mack is sterker in het off-road segment, Volvo in het wegtransport. Meer dan 60 procent van onze Amerikaanse dealers verkoopt beide merken. In Brazilië maken we sinds enige tijd onder de naam Volvo VM een middenklasse truck met de Premium-cabine van Renault, overigens met 60 procent 'local content'. In Europa zal dit niet gebeuren. Er zal nooit een zelfde cabine op zowel een Renault als op een Volvo-truck worden gebruikt!"

In Europa bestaan er tussen Volvo en Renault verschillen in marktpositie in de verschillende landen. Zo is Renault



Besparing

Jorna Halonen: "Alleen al door het combineren van research, inkoop en logistiek bespaarden we 3 tot 4 miljard Zweedse Kronen."

wat sterker in de lichte modellen. Halonen: "In Europa hebben we gekozen voor een maximale productdifferentiatie per merk en een zo groot mogelijk onderling onderscheid."

Voordelen

Op TTM's vraag of de fusie op die manier wel voordelen biedt reageert Halonen enthousiast: "Alleen al door het combineren van research, inkoop en logistiek bespaarden we 3 tot 4 miljard Zweedse Kronen. In de tweede fase ho-

pen we door synergie nog eens 600 tot 800 miljoen Zweedse kronen te besparen. We zijn binnen de hele groep bijvoorbeeld van 18 naar 2 motorenplatforms gegaan. Dat levert bij de fabricage grote besparingen op."

Ook in de verkoop- en sales-organisatie streven Volvo en Renault naar een zo groot mogelijk onderscheid. Men heeft gekeken naar mogelijke combinaties op het gebied van de verkoop van gebruikte trucks, verhuur en financiering of leasing. Uiteindelijk heeft men besloten op die gebieden met verschillende organisaties te blijven werken.

Op TTM's vraag of er een verdergaande samenwerking komt op het gebied van versnellingsbakken en IT wil Halonen niet concreet reageren. Wel zegt hij dat bij het ontwikkelen van nieuwe componenten natuurlijk wél wordt gekeken naar de mogelijke synergie.

Halonen leidt Volvo Trucks sinds 1 februari 2001. Met ingang van volgende maand treedt de ex-ijs hockey international in dienst van moederbedrijf AB Volvo en wordt hij de tweede man na Leif Johansson. ■

P.C Wieman



ADVERTENTIE

Lading of materieel beveiligen?
www.sbsnl.com
 of bel 079-3419542 voor info
 maatwerk in transportbeveiliging