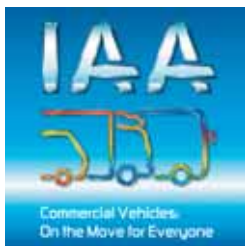


IAA meer dan ooit een bezoek waard

De Internationale Automobil Ausstellung 2006 biedt niet alleen een veelheid aan noviteiten en interessante technische ontwikkelingen, maar staat ook bol van de evenementen. Een bezoek aan Hannover is in alle opzichten de moeite waard.



Op de IAA beleven heel wat nieuwe trucks en bestelwagens hun internationale beurspremière. De nieuwe lichte Volvo's bijvoorbeeld, maar ook de vernieuwde Iveco Daily en Ford Transit staan er. Bijzonder veel nieuws is er te zien bij de opleggerfabrikanten. Een nieuw trailermerk als Humbaur hoopt op de IAA een goede start te maken en



Buiten

Het Freigelände is traditioneel het domein van het getrokken materieel.



Aandacht

Ook alle grote componentenfabrikanten zijn op de IAA aanwezig.

de "grote drie" Schmitz, Krone en Kögel laten zien dat ook in de trailerindustrie op alle fronten vooruitgang wordt geboekt. Trailers worden lichter, veelzijdiger en goedkoper. Ook talloze fabrikanten van componenten exposeren op de IAA en ook daar is veel nieuws te zien. Nog efficiëntere retarders en schijfremmen met dubbele schijven, om maar eens een paar dingen te noemen.

Evenementen

Bijzonder is verder het grote aantal evenementen tijdens de IAA. Zo wordt op de avond voor de officiële opening bekend gemaakt wie International Truck, Van en Bus/Coach of the Year zijn geworden. De VDA organiseert verder een ontwerpwedstrijd "Future of the Road Transport 2020". Daarnaast vindt een veelheid aan kleinere, specialistische evenementen plaats, variërend van een India-dag voor degenen die met dat land zaken willen doen tot een hele serie aparte tentoonstellingen van oldtimer trucks. Alles samen staan op de IAA maar liefst 170 oldtimer trucks.

Belangrijke thema's die vooral door organisator VDA worden gepromoot, zijn de EuroCombi en veilig bevestigde lading. De EuroCombi is de naam die de VDA gekozen heeft voor de LZV. Tijdens de IAA zal men zowel publiek als politici wijzen op de noodzaak van deze voertuigen.

Wie het hele programma aan evenementen tijdens de IAA wil zien, doet er het best aan even naar de website www.iaa.de te surfen en daar de Veranstaltungskalender aan te klikken. In deze TTM alvast de belangrijkste noviteiten op IAA 2006 op een rij. ■

Openingstijden

De IAA wordt gehouden op het Messterrrein in Hannover van donderdag 21 september tot en met donderdag 28 september 2006.

De hallen zijn geopend van 09:00 uur tot 18:00 uur.

Meer info op www.iaa.de

Ford lanceert slimme 4WD voor Transit

Ford breidt het Transit-programma uit met een vierwielangedreven versie van de Transit. Het gaat om een volledig mechanisch systeem waarbij de laadvloerhoogte gelijk kan blijven. Belangrijk is verder dat ESP op de Transit standaard wordt.

Ford levert op de Transit zowel voor- als achterwielaandrijving. Als leek zou je dan zeggen dat het toch niet zo moeilijk moet zijn om beide op één auto toe te passen. De praktijk is echter weerbarstiger, want in werkelijkheid kun je buiten de aandrijfassen geen enkele bestaande component gebruiken. Ford ontwikkelde derhalve een compleet nieuwe versnellingsbak waar een extra unit voor aandrijving van de voorwielen is aangebouwd. Men koos voor een volledig mechanisch systeem dat met platenkoppelingen werkt en waar tevens de diverse differentieelfuncties in zijn geïntegreerd. De wagen heeft dus geen langs- of dwarsdifferentieel en dus ook geen mogelijkheid om die te blokkeren. Dat hoeft ook niet, want het systeem is niet ontwikkeld voor het grote off-road werk. Ford ziet kansen voor het systeem in bergachtige landen waar men 's winters vaak net even een zetje nodig heeft om een gladde helling of een incidenteel stuk ruw terrein te kunnen berijden. Het aardige van het systeem is dat de laadvloer niet hoger is dan van een gewone Transit. Wel is er een extra gewicht van ongeveer 50 kg. De voorwielaandrijving treedt automatisch in werking op het moment dat slip



Gek gezicht

Een Transit in ruw terrein is een aanblik waar je even aan moet wennen.

wordt geconstateerd. Ook dat gebeurt zonder de hulp van elektronica: een hydraulische koppelsensor meet op de voorwielen of er sprake is van slip. Door in die situatie gas te geven wordt de voorwielaandrijving vanzelf bijgeschakeld en heeft men dus 4WD. Tijdens een testrit hebben we kunnen vaststellen dat het systeem inderdaad geheel automatisch werkt en de terreinvaardigheid van een achterwielaandrijver daadwerkelijk verhoogt.

Wat het systeem gaat kosten wilde Ford nog niet kwijt, maar vast staat wel dat de meerprijs lager zal zijn dan wat

Volkswagen of Mercedes-Benz voor 4WD vragen. Terecht, want het is ook een ander, simpeler systeem.

Vooralsnog wordt de 4WD alleen geleverd in combinatie met de 140 pk motor, maar als daar behoefte aan is wordt het programma verder uitgebreid. Niet ondenkbaar is dat het ook op de Transit Connect komt.

Ten slotte meldt Ford dat ESP standaard wordt op de Transit. ESP is een systeem dat ervoor zorgt dat je met een voertuig vrijwel niet meer kunt kantelen of slippen. Mercedes bood dit al standaard aan. Ford nu dus ook. ■



Nieuwe componenten

Vrijwel alle componenten werden nieuw ontwikkeld.

ADVERTENTIE

Als uw trailers alleen maar rechtdoor rijden, dan kunnen wij niets voor u betekenen!

www.v-s-e.nl

VSE Intelligente stuur- en voersystemen

Nissan pakt uit met nieuwe Cabstar en Atleon

De IAA wordt het podium waar Nissan de forse wijzigingen in haar bestelautogamma presenteert. Zo is er de nieuwe Cabstar, maar ook een gewijzigde Atleon en nieuwe versies van de Primastar en Interstar.

De nieuwe Cabstar wordt de blikvanger op de Nissan-stand. De nieuwe cabine oogt veel moderner, en is naar alle kanten gegroeid, wat zorgt voor meer ruimte in de cabine. De Cabstar staat op een nieuw chassis. Er zijn drie motoren beschikbaar. Twee versies van de 2,5 liter common rail dieselmotor van 110 en 130 pk sterk en een nieuwe 3,0 liter motor van 150 pk en een koppel van 350 Nm. Nissan presenteert van de Cabstar ook een hybride conceptversie, die in samenwerking met ZF is ontwikkeld.

Echte truck

Ook de Atleon is aan de buitenzijde sterk vernieuwd, met stijlelementen die duidelijk maken dat hij familie is van de Cabstar en die het beeld dat hij 'een echte truck' is moeten versterken. De Atleon is voor de lichtere versies leverbaar met de zelfde 3.0 liter motor als de



Cabstar. Voor de zwaardere versies zijn vier varianten van een Cummins ISBe motor beschikbaar: twee viercilinders van 140 en 185 pk en twee zescilinders van 221 en 250 pk. Alle motoren van de Cabstar en Atleon voldoen vanzelfsprekend aan Euro 4. Nissan heeft ook, net als partner Renault en Opel, haar bestelauto's een update

Voorkomen

De Nissan Cabstar ziet er met zijn gewijzigde front drie keer zo hip uit als voorheen.

gegeven. Dat betreft vooral het motoren aanbod, dat met de 2.0 dCi voor de Primastar een letterlijk prima nieuwe krachtbron krijgt. De Interstar krijgt een krachtige 2.5 dCi onder de motor- kap. ■

Scania presenteert zich als dienstverlener

Scania heeft geen productnieuws en vraagt daarom aandacht voor alle diensten die men de klant aanbiedt. De nieuwste dienst die Scania aan haar pakket heeft toegevoegd is het regelen van de gehele data-opslag voor de digitale tachograaf. Voorbeelden van andere diensten die Scania levert, zijn verhuur en financiering, de verkoop van gebruikte voertuigen, Scania Assistance, Fleet Management en chauffeurstraining en -voorlichting. Daarnaast heeft men sinds kort een eigen kledinglijn. Voor de Duitse markt is de IAA het debuut van de nieuwe R 480 met 480 pk en 2.250 Nm, Scania HPI, turbocompound en EGR. Topmodel op de stand is de R 620 V8 met een koppel van maar liefst 3.000 Nm.

Op de beurs in Hannover vindt verder ook de Duitse start plaats van Scania's chauffeurscompetitie 'Young European Truck Driver 2007', een internationale chauffeurswedstrijd. Alle chauffeurs die 35 jaar of jonger zijn, kunnen zich op de Scania-stand voor deelname laten registreren. ■



ADVERTENTIE



Wij maken van uw bestelwagen een koelauto

www.carrieradvantage.nl

MAN introduceert moderne D26 CR motorenlijn

De IAA staat voor MAN dit jaar voor een belangrijk deel in het teken van de nieuwe D26 CR motoren-range. MAN maakt voor de TGA meteen de stap naar Euro 5 met twee motoren van 480 en 540 pk. Er is ook een AdBlue-vrije motor van 480 pk die voldoet aan Euro 4. De D26-motoren volgen de D28-lijn op.

Alle nieuwe motoren hebben een cilinderinhoud van 12,42 liter en een verhoogd, tamelijk indrukwekkend koppel, variërend van 2300 tot 2500 Nm. Het koppel is beschikbaar over een breed toerental, van 1050 tot 1400 t/min. MAN claimt dat de nieuwe diesels zo'n twee procent minder brandstof verbruiken. Uitlaatgasemissie is het toverwoord van deze tijd, en MAN doet daar natuurlijk aan mee. De D2676 met 480 pk voldoet aan Euro 4 en heeft 480 pk-variant is die voldoet aan Euro 5 en SCR heeft, net als de 540 pk sterke D26 motor. De D26-motoren wegen gemiddeld 70 kg minder dan die van de D28-lijn en hebben lagere onderhoudskosten. MAN houdt een onderhoudsinterval van 120.000 km aan. Een aantal jaar geleden was MAN de eerste die EGR als uitgangspunt van haar motorenstrategie nam. Op de IAA laat MAN zien dat EGR ook in de toekomst, richting Euro 5 en 6, de standaard blijft. Het niet hoeven toevoegen van een additief is daarvoor een belangrijk argument.

Concept-hybride

Op de stand van MAN staat ook een ander voorbeeld van emissiegericht denken: een hybrideversie van de TGL, genaamd EDA, ontwikkeld samen met ZF. De elektrische en dieselmotoren van de EDA kunnen naar wens samen of af



zonderlijk worden gebruikt. Worden beide gebruikt, dan stoppen beide motoren als de EDA tot stilstand wordt gebracht. Wil de chauffeur weer rijden en legt hij de eerste versnelling in, dan start de elektrische motor de dieselmotor op en laat tevens de auto optrekken. Schakelen wordt overigens ook door de EDA-unit gesynchroniseerd. Vooral nog is de TGL EDA een concepttruck.

Luchtgeveerde TGM

Op de IAA laat MAN ook diverse nieuwe varianten van haar andere trucks debuten. De nieuwe TGM 4x4 is vooral interessant voor de bouwsector. De TGL staat tentoongesteld met een nieuwe dubbele cabine, die in Nederland zelden toegepast zal worden. MAN liet bij een presentatie onlangs meteen al zien dat een dubbele cabine op een dergelijke truck eigenlijk alleen voor de brandweer nuttig is. Anders is dat bij de nieu-

Stap

MAN maakt voor de TGA meteen de stap naar Euro 5 met de nieuwe D26 CR motorenlijn.

we volledig luchtgeveerde TGM. Naast het comfort van luchtvering biedt die namelijk ook de mogelijkheid om bij laden en lossen het chassis te laten dalen of stijgen tot een gewenste hoogte. De vooras kan 90 mm omlaag en 160 mm omhoog en aan de achterzijde is dat met dalen eveneens 90 mm en bij stijgen 180 mm. Een 6x4-chassis voor de TGM staat ook in de stand, maar is nog niet meteen verkrijgbaar. Het chassis komt eerst in Groot-Brittannië beschikbaar, voorjaar 2007 kan het ook met het stuur links worden besteld. De 26 tons TGM 6x4 wordt naar verwachting populair als basis voor betonmixers of kippers. Er zijn twee motoren voor beschikbaar, een 280 pk en een 326 pk sterke commonrail diesel. ■



Dubbele cabine

De TGL met dubbele cabine is leuk voor de brandweer, maar voor Nederlands distributiegebruik gaat er wel erg veel laadruimte verloren.



Start-stop

De hybrideversie van de TGL EDA is een concepttruck. De vrachtauto heeft een interessant elektrisch start-stopsysteem.



Betonmixer of kipper

De TGM 6x4, die pas volgend jaar te koop is, zal vooral worden gebruikt als betonmixer of, zoals hier, als kipper.

Nieuwe technologie bij Iveco

Iveco staat voor de eerste keer op een beurs met de nieuwe Iveco Daily. Deze succesvolle lichte bedrijfsauto heeft nu nieuwe Euro 4-motoren met meer vermogen en meer koppel, een nieuw design van Giugiaro, een nieuw interieur en een nieuw CAN-bus-systeem. Verder is het aantal specificatiemogelijkheden fors uit-

gebreid. Ook de Eurocar-go heeft euro 5-motoren met hogere vermogens. Nieuw is verder dat de versnellingspook nu in het dashboard zit. Op de stand staan ook een indrukwekkende Astra ADT30c dumper en een Superdragon brandweervoertuig met brandladder van Iveco Magirus. De moeite van het bekijken waard is verder

het "Transport Concept", een prototype van een trekker met oplegger op basis van de Stralis met vele innovaties. Verder staat er de FIDEUS, een voertuig dat ontworpen is op basis van een CNG (aardgas) Daily in het kader van een project van de Europese Commissie: "Freight Innovative Delivery of Goods in European Urban Space". ■



Voor het eerst **Iveco staat voor het eerst op een beurs met de nieuwe Iveco Daily.**

Compacte Unimog

De IAA is het podium waar Unimog haar nieuwe kleine bedrijfsauto presenteert. In vergelijking met andere modellen is deze Unimog klein. De nieuwe Unimog staat op het platform van de U300-serie, maar wordt daaronder gepositioneerd. Het maximale gewicht varieert, afhankelijk van de uitvoering van 7,5 tot 8,5 ton. Volgens de fabrikant is het kleine model, dat is voorzien van permanente vierwielaandrijving, voor Unimog-begrippen enorm wendbaar. Zo heeft hij een draaicirkel van 12,8 meter. De wielbasis is ingekort tot 2,7 meter. De Unimog weegt leeg 5,1 ton en de kipper is



2,25 meter lang. Hij kan voor alle doeleinden worden ingezet. Zo past voor op een maaier, maar ook een sneeuwschuiver. De nieuwe Unimog is voorzien van een 4.25-liter 156 pk sterke diesel met Bluetec-techniek zodat hij voldoet aan de Euro 4-emissie-eisen. Daarmee haalt hij zo'n 90 km/h. In de loop van de tweede helft van 2007 wordt de nieuwe Unimog-variant leverbaar. ■

Trailerbouwer Meusburger ook naar Nederland

De Zwitserse trailerbouwer Meusburger wordt sinds kort in Nederland vertegenwoordigd door Rob van Mosseveld uit Venlo. Hij ziet markt voor een producent die zich heeft toegelegd op het leveren van opleggers volgens klantspecificatie. Meusburger Fahrzeugbau showt op het Freigelände van de IAA de S-08, een oplegger voor het transport van staal tot 4.2 m breedte. Ook staat er een 5 assige uitschuifbare dieplader voor het transport van bouwmachines met een gieksleuf van bijna 400 mm. In hal 13 staat ondermeer een 6-assige



semi-dieplader met schuifzeil opbouw met een zeer groot laadvermogen en een 4-assige semidieplader oplegger met een vernieuwde schuifzeilopbouw met een verstelbare nekhoogte. Maar men heeft ook kleinere voertuigen in het

programma zoals een 2-assige dieplader voorzien van een bijzonder laag diepbed die geschikt is voor het beladen van extra grote machines of een 3-assige megatrailer, voorzien van een coilgoot. Inl: www.meusburger.ch. ■

ADVERTENTIE



- * dakspoilers
- * zijspoilers
- * lichtbakken
- * wieldooppen



VEAP SHIELD UNITED
SPECIALISTEN IN SPOILERS

Nijverheidsweg 7 Kesteren • tel 0488-482554 • info@veap.nl • www.veap.nl

Kögel verkoopt drie-assige Foxx-trailer via internet

'Let's Foxx!', roept de Duitse trailerfabrikant Kögel alle bezoekers van de IAA toe. Kögel verkoopt haar nieuwe schuifzeiloplegger Foxx via een eigen internetshop. Daar kan de klant de drie-assige semi-trailer precies zo configureren als hij wil en 'm met een muisklik bestellen.

De nieuwe Foxx-trailer is het grote nieuws van Kögel voor de IAA en komt naast het groeiende aanbod van Maxx-trailers. De drie-assige Foxx semi-trailer is gebaseerd op wensen van klanten die niet alleen een goede trailer wilden, maar het liefst ook zo goedkoop mogelijk. "Die wens willigen we in met onze internetshop. Daar kan de klant een 'kale' Foxx kopen vanaf 17.990 euro, of hem precies zo configureren als hij wil", aldus Kögel CEO Alexander Tietje. De voordelen van het bestellen per internet zijn beperkt. Per trailer wordt er weliswaar een prijsvoordeel gegeven, maar de Foxx dient dan wel bij de fabriek in Chocen (Tsjechië) te worden afgehaald. Bestellen via de dealer is dan uiteindelijk veel makkelijker en voordeliger. Alle Maxx-trailers van Kögel kunnen dit najaar ook via internet door de klant zelf worden samengesteld. De verkoop gaat vooralsnog via de dealer. De internetshop van Kögel moet in thuisland Duitsland uiteindelijk gaan zorgen voor een kwart van de totale verkoopcijfers.

Kögel, in Nederland vanaf begin dit jaar vertegenwoordigd door Hertoghs Car-



Dieet

De X Light Maxx weegt minder dan vijf ton. De trailer 'light' van Kögel kost wat meer, maar de transporteur kan dan ook 1500 kg extra laading meenemen.



Vanaf

De Foxx-trailer is via internet te verkrijgen voor een vanafprijs van 17.990 euro.

rosserieën, verkocht vorig jaar in ons land naar schatting 500 trailers. Met de Foxx wil de trailerfabrikant dit jaar dat aantal zeker gaan overtreffen.

Meer Maxx

De IAA is ook het platform voor Kögel voor de Cool-Maxx, een nieuwe lichtgewicht drie-assige koeloplegger van 6,6 ton. Met trots laat Kögel op de stand de slechts 55 mm dikke isolatiewanden zien. De wanden zijn gemaakt met behulp van GRP-sandwichttechnologie en zijn superglad en onderhoudsvriendelijk, maar toch stevig. De opbouw is direct op het chassis gemonteerd. De constructie is tevens zo opgezet dat de carrosserie na een ongeval kan worden gemonteerd op een ander chassis, en andersom. Een handige vinding die een trailer mogelijk een tweede leven geeft. Kögel heeft voor de IAA ook weer een trailer op dieet gezet en kan daarom een nieuwe X Light Maxx van iets minder dan 5 ton presenteren. Door diverse slimme innovaties kan Kögel de gebruiker een extra 1500 kg aan laadvermogen bieden. Bij 150.000 km per jaar is de



Isolatiewanden

De nieuwe Cool Maxx-trailer heeft isolatiewanden van slechts 55 mm dik.

meerprijs van een X Light Maxx binnen 18 maanden terugverdiend, zo rekent Kögel graag voor. De trailerfabrikant kijkt ook naar de toekomst en heeft op de stand een innovatief prototype van carbon, de Phoenixx, staan.

Containerchassis

Een absolute primeur op de stand van Kögel, nog door niemand gezien, is het nieuw Port Maxx-containerchassis, dat in vier verschillende specificaties te verkrijgen is.

Krone groeit als kool

Ook opleggerbouwer Krone werkt zich een slag in de rondte om aan de vraag te kunnen voldoen. Geen enkel vergelijkbaar bedrijf groeit zo snel als de Krone Group: van een half miljard in 2003 naar een heel miljard in 2007. Krone hanteert een totaal andere filosofie dan de concurrenten.

Genoemde 1 miljard betreft de omzet van de hele Krone Group, dus inclusief de productie van landbouwwerktuigen. De traileromzet is goed voor meer dan de helft. Krone produceert op dit moment rond de 130 eenheden per dag is daarmee dus even groot als Schmitz. Dat men daarin slaagt met beduidend minder personeel komt door het feit dat Krone volcontinue werkt, dus in drie ploegendienst zeven dagen per week! Verder wordt veel meer uitbesteed. Zo worden de wissellaadbakken gefabriceerd door "Kompetenzpartner" Brügger in het nabij gelegen Herzlake. Naar eigen zeggen werken er naast de 790 personen in de Duitse fabriek te Werlte en de voormalige Deense Norfrig-fabriek, nog evenveel mensen bij toeleveranciers in de regio. Dat doet echter niets af aan het feit dat Krone op trailergebied sneller groeit dan wie ook. De orderportefeuille nam vergeleken met vorig jaar met bijna 30% toe. Het marktaandeel op de Duitse markt is nu ruim 28% en daarmee een fractie hoger dan wat concurrent Schmitz in de vergelijkbare productcategorieën scoort. Op de Europese markt is Krone de nummer twee.

Geen kippers

Een ander aspect waarop Krone afwijkt is dat men in het geheel niets doet op het gebied van leasing en financiering. "Het geld dat je daarin steekt zit voor langere tijd vast en dat willen we niet", zegt president-commissaris dr. Bernard



Megaline herzien

De Mega Liner is op vele punten verbeterd. Op de IAA staat een model dat helemaal is aangekleed met ladingbeveiligingsvoorzieningen.

Krone desgevraagd. Nog een verschil met Schmitz is dat Krone geen kippers maakt. Een eveneens snelgroeiende activiteit van Krone is de handel in gebruikte trailers via Secondo GmbH. Ook dit onderdeel groeit als kool: van 8 miljoen omzet in 2004 naar 18 miljoen komend jaar.

Krone is eveneens een overtuigd voorstander van Standort Deutschland of beter gezegd Standort Emsland. Na een weinig succesvol avontuur met de Amerikaanse collega Wabash concentreerde men zich op de vestigingen in het juist over de Nederlands-Duitse grens gelegen thuisland en op Denemarken. Recent werd echter bekend dat Krone een nieuwe fabriek gaat bouwen in Turkije. Men doet dat samen met de Dogus Groep, één van de grootste industriële conglomeraten in Turkije en onder andere importeur van Volkswagen en Scania. In Turkije gaat Krone in eerste instantie 5000 opleggers per jaar bouwen, maar dat aantal moet groeien naar 10.000.

Nieuws op de IAA

Krone zal op de IAA veel aandacht besteden aan haar Giga Liner. Met name dr. Bernard Krone zelf is een groot promotor van dit 25,25 meter lange voertuigconcept, dat nagenoeg identiek is aan onze LDV. Op de IAA zal men een dolly laten zien waarmee een Giga Liner aan de bekende Duitse draaicirkeisen voldoet. De voorste as van de tweeassige dolly stuurt mee waardoor de minimum draaicirkel ruim boven de norm van 5 meter 30 blijft en zelfs beter meestuur dan een gewone oplegger met een star triple stel. Om de stabiliteit van de gehele combinatie niet in gevaar te brengen ontwikkelde men een systeem waarbij de as-uitslag afhankelijk is van de snelheid. Vergeleken met een gewone dolly weegt deze 450 kg zwaarder. Er hangt natuurlijk ook een prijskaartje aan, maar wat daarop staat wil Krone nog niet bekend maken. Uiteraard neemt Krone prominent deel aan de acties tijdens de IAA om aan het publiek en vooral aan de politiek het nut en de noodzaak van LZV duidelijk te maken.

Krone heeft aan zo ongeveer alle modellen uit het programma hele series verbeteringen doorgevoerd. Een greep daaruit: de Profi Liner schuifzeiloplegger wordt



Always in de picture

Dr. Bernard Krone is - weliswaar op afstand - nog altijd nadrukkelijk bij zijn bedrijf betrokken.

nu in modulaire bouwwijze ook aangeboden met een dubbele laadvloer, voorbereid voor een meeneemheftruck, met een laadklep of in een uitvoering voor drankentransport. Het achterportaal werd slanker en lichter gemaakt met behoud van de sterkte. Daardoor is de deuropening vergroot van 246 naar 248 cm. Door de hals dunner te maken is de schotelhoogte verlaagd van 117 naar 105 cm;

Voor de Dry Liner gesloten opleggers ontwikkelde men een kopschot uit plywood dat is verlijmd met glasvezelversterkt polyester waardoor men 250 kg gewicht bespaard, vergeleken met de combinatie plywood/staal.

Blikvanger op de Krone-stand is zonder twijfel de op vele punten vernieuwde Mega Liner. De wagen zal er staan in een uitvoering met alle voorzieningen die Krone in huis heeft op het gebied van veilige ladingbevestiging.

Ten slotte moet vermeld worden Krone's nieuwe Box Liner containerchassis voor het transport van 45 ft containers zonder ontheffing. ■

Krone in cijfers

Afgelopen boekjaar

Omzet Fahrzeuggewerk	
Krone	0,65 miljard euro
Werknemers	790
Marktaandeel in Duitsland	28%
Productie:	
- opleggers, aanhangers	30.000
- wissellaadbakken	10.714

Schmitz kan vraag naar trailers nauwelijks bijbenen

In de loop van dit jaar overschreed Schmitz Cargobull de grens van 140 eenheden per dag. Europa's grootste trailerproducent zit daarmee volledig aan zijn maximum. Toch wil men verder groeien en tegelijk ook nog steeds meer componenten in eigen huis gaan maken.

In 2010 wil Schmitz Cargobull de huidige jaarproductie van 36.000 stuks hebben opgevoerd tot 80.000 bij een gelijktijdige omzetting van 1,3 naar 2 miljard euro. Voor een bedrijf dat nog niet zo lang geleden op de rand van de financiële afgrond balanceerde doet Schmitz Cargobull het sowieso uitzonderlijk goed. Dat alles zal worden generaliseerd in de negen vestigingen, alle in Europa. Tegelijk gaat Schmitz steeds meer zelf maken. Dit jaar produceerde men zelf al 15.000 assen. Streven is de productie binnen 18 maanden op 70.000 stuks te brengen zodat men geheel zelfvoorzienend is. Hoffmann liet doorschemeren dat men nog meer zelf wil gaan maken. In principe wordt alle ruimte die ontstaat door efficiencyverbeteringen in de wagenbouw aangewend voor de bouw van componenten. Wat de volgende stap precies zal zijn, wilde Hoffmann niet zeggen maar hij sluit bijvoorbeeld trailersteunen of opleggerkoppelingen niet uit. Verkoop aan derden, zoals met koelcarrosserieën wel gebeurt, sluit hij overigens uit. Een ander sterke groeisegment is de financiering en leasing van opleggers, waarvoor men samenwerkt met De Lage Landen. Op dit moment telt de portee-



Eigen as rukt op
De productie van de eigen Rotor-as wordt fors opgeschoefd. Schmitz claimt 30% meer standtijd voor de remblokken.



Meer in financieringen
Schmitz bestuursvoorzitter Bernd Hoffmann wil meer gaan doen in financiering en leasing.

feuille 20.000 voertuigen. Dat moet in 2010 35.000 zijn waarin dan 1,1 miljard euro zal zijn geïnvesteerd. Schmitz wil zijn marktaandeel verder verhogen met de opening van Trailercenters in heel Europa, maar vooral in Frankrijk, Italië en Spanje. Een belangrijk groeisegment is verder de telematica en dan vooral zoals die wordt toegepast op koelvoertuigen voor het bewaken van de koelketen. Op dit moment telt het Schmitz Telematica systeem 1500 deelnemende voertuigen. Hoffmann verwacht ook hier forse groei.

Noviteiten in Hannover
Op de IAA besteedt Schmitz veel aandacht aan de eigen Rotor-as waarvan men zegt dat die door de betere koeling de levensduur van de remblokken tot 30% verlengt. Verder zal men er de S.CS Varios-oplegger met variabele laadruimtehoogte laten zien. Van deze schuifzeiloplegger kan zowel de dakhoogte worden versteld als de chassishoogte. Dat laatste gebeurt via de luchtvering. Op die manier kan de inwendige hoogte met 15 cm worden gevarieerd en is de trailer geschikt te maken voor schotelhoogtes van 95 tot 115 cm. De S.CS Varios heeft normale 385/5R22,5 banden.
Voor grote delen van het programma realiseerde Schmitz gewichtsbesparingen tot 300 kg per voertuig door over te

stappen op hoogwaardiger staalsoorten en op bout- in plaats van klinkverbindingen. Door dat laatste worden combinaties van (vuurverzinkt) staal en lichtmetalen makkelijker mogelijk. Dit zogenaamde Modulos-systeem biedt ook meer flexibiliteit bij de bouw van chassis in het algemeen, bijvoorbeeld als het gaat om verschillen in belastbaarheid van de trailervloer. Verder werden nieuwe profielvormen toegepast die eveneens gewicht sparen. Als voorbeeld dient een drieassige kipperoplegger met 24 kuub inhoud en een eigen gewicht van slechts 4660 kg. Een normale gesloten S.CS oplegger weegt in zijn lichtste uitvoering 5500 kg, ofwel 200 kg minder dan voorheen. Daarnaast staat er op de Schmitz-stand in Hannover een hele serie voertuigen voor speciale toepassingen, variërend van papiertransport tot drankenvervoer, die op vele detailpunten verder verbeterd zijn. ■



Flexibel

Bij de Varios-oplegger kunnen chassis-hoogte en hoogte van de laadruimte worden gevarieerd.

Schmitz Cargobull in cijfers

Afgelopen boekjaar

Omzet	1,2 miljard euro
Werknemers	4037
Marktaandeel in Europa	20 - 40%
Productie:	
- huifopleggers	18.500
- gesl. opleggers	11.500
- kipperopleggers	3000
- containers, chassis	3000
Totaal	36.000
Leaseportefeuille	20.000

Opel: alle motoren klaar voor Euro 4

De noviteiten die Opel op de IAA presenteert aan gaande de Vivaro en Movano betreffen vooral de motoren. Opel heeft er netjes op tijd voor gezorgd dat alle motoren aan de Euro 4-uitlaatgasemissie-norm voldoen.

De Vivaro heeft als lichtste dieselmotor een 2.0 CDTi, die de twee versies van de 1.9 CDTi vervangt. De tweeliter commonrail diesel is leverbaar in twee versies van 90 en 114 pk. Beide tweeliters hebben er volgens Opel 26 procent meer trekkracht gekregen. De 2.5 CDTi heeft er 5 pk bijgekregen en is ook leverbaar op de Movano. Op die auto is de zware drieliter CDTi niet lang leverbaar. Met de drie versies van de 2.5 liter CDTi (100, 120 en 145 pk) is er echter keus genoeg. De 145 pk versie is vanaf oktober leverbaar, heeft een onderhoudsvrij dieselpartikelfilter en kan optioneel worden uitgerust met de Tecshift-automatische versnellingsbak.

Updates

Aan de buitenzijde moet je bij de Vivaro drie maal kijken om te zien wat er nu precies veranderd is. Hier komen alle updates: de koplampen zijn opnieuw ontworpen en ogen nu wat agressiever, terwijl de grille verrijkt is met een chromen strip. De bumper aan de voorzijde komt iets meer naar voren om plek te bieden aan het nieuwe roetfilter. Aan de achterzijde hebben de achterlichten nu



Kiepen
Ook de Movano is vernieuwd. Deze heeft nieuwe motoren gekregen en blijft als vanouds leverbaar in vele chassis- en carrosserievarianten.



Front

Een nieuwe chromen strip en nieuw vormgegeven koplampen aan de voorzijde van de Vivaro zijn het grootste nieuws wat betreft het uiterlijk van deze auto. De L1-versie is vanaf nu ook leverbaar met een dubbele cabine.

helder dekglas. Binnen in de Vivaro valt op dat de afwerking wat beter is dan voorheen. Opel wilde met de hernieuwde Vivaro nog meer chassisvarianten om nog meer potentiële klanten te trekken. Daarom herbergt het Vivaro-gamma vanaf nu ook twee versies met een open laadbak. Eén variant heeft een lage laadvloer met een hoogte van 640 mm, de ander een wat hogere vloer van 910 mm hoogte. Vanuit veiligheidsoogpunt is het prettig dat de Vivaro's optioneel uit te rusten zijn met een systeem dat als ESP plus door het leven gaat. Het 'plus' geeft aan dat de remkracht bij onder- of overstuur selectief op maximaal drie wielen wordt toegepast, in plaats van op één wiel, zoals bij de meest gangbare ESP-systemen.

Opbergmogelijkheden

De Movano beschikt naast de genoemde verbeteringen op motorgebied ook over nieuwe opbergmogelijkheden. Boven het hoofd van de bestuurder en passagier(s) zijn twee rekken over de volle breedte van de voorruit aangebracht. Ook in de middenconsole zit een nieuw opbergvak. Ook de Movano is optioneel met ESP plus uit te rusten. De Vivaro is het succesnummer van het



Verborgen

Het echt grote nieuws ligt verborgen onder de motorkap. Drie nieuwe diesels die allemaal voldoen aan Euro 4 en die ook allemaal gekoppeld zijn aan een zesversnellingsbak.

nog niet eens zo heel lang geleden nieuw leven ingeblazen bestelautosegment van Opel en zal ook in de toekomst samen met de Combo de belangrijkste bestelauto voor Opel blijven. Europees gezien heeft de Vivaro een marktaandeel van 10 procent, in Nederland is dat zelfs 16 procent. Renault en Opel hebben al aangegeven hun samenwerking (sinds 1996 alweer) door te willen zetten. Dat zorgt er waarschijnlijk voor dat rond 2010 naast een nieuwe Renault Master ook een nieuwe Opel Movano het levenslicht zal zien. ■

Haldex introduceert dubbele schijfrem

In 2009 gaat de Haldex-schijfrem met vast zadel en dubbele schijf in productie. Op de IAA kunnen de eerste exemplaren worden bekeken. De rem is het antwoord van Haldex op het probleem van de steeds toenemende krachten bij de huidige schijfremmen met zweefzadel. Op dit moment liggen die bij 27 kNm met opwaartse trend. Bij 35 kNm komt volgens Haldex de grens van de zweefzadeltechniek in zicht. Dan moet men de assen gaan versterken en worden de remmen zoveel groter dat er inbouwproblemen ontstaan. De door Haldex ontwikkelde rem lost die problemen op. De naaf van de rem is samen met SKF ontwikkeld en is bedoeld voor een onderhoudsvrije levensduur van 1 miljoen kilometer. De schijven zijn via een veranding op de naaf bevestigd en eenvoudig te demonteren. Wanneer de as voor deze

rem is ontworpen, is de gewichtsbesparing ongeveer 90 kilo op een drie-assig aggregaat. De standtijd van de remblokken is verdubbeld waardoor vervanging van blokken en schijven samen komen te vallen. De constructie van het geheel is modulair en zodanig dat ook montage op bestaande de asontwerpen mogelijk is. Ander nieuws bij Haldex is de uitbreiding van het bestaande Modul X programma met een model voor 17,5" velgen. Ten slotte besteedt Haldex op haar stand aandacht aan 'Brake by Wire'. Met elektromechanische remsystemen kan de remweg van een 40 tons combinatie volgens Haldex nog eens met 14% worden verkort ten opzichte van een huidig, modern remsysteem. Haldex heeft er al een compacte module voor klaar.



Compacter

De nieuwe schijfrem met dubbele schijven en een vast zadel is veel compacter.

Moot alu-wiel voor off-road HLM met koel-Sprinter

Alcoa staat op de IAA met een nieuw ontwikkeld wiel voor bouwvoertuigen met schijfremmen. Bijzonder is dat het geen koelgaten heeft waardoor de schijfremmen beter beschermd zijn tegen kiezel en zand. Alcoa zegt dat dit leidt tot lagere onderhoudskosten, een langere levensduur van de remmen en verbeterde prestaties.

De wielen, die de naam WorkHorse kregen, hebben een maximaal laadvermogen dat 5% hoger ligt dan bij standaard wielen met dezelfde afmetingen. Het WorkHorse-wiel kan worden gebruikt als binnenste wiel van de dubbele montage op de aandrijf- of sleepas van het bouwvoertuig, of enkel worden gemonteerd op de vooras.



HLM staat op de IAA ondermeer met een complete koelopbouw voor een Mercedes-Benz Sprinter. Het gaat om een model dat is opgebouwd uit onderdelen uit de serie Cargokit Cold. Ook de bouw-

pakketversie van deze carrosserie zal er te zien zijn. Beide worden aangeboden onder de naam Cargokit Fresh en zijn bestemd voor het transport van verse goederen tot vier graden Celcius.

DAF lanceert eigen Telematica-systeem

DAF komt op de IAA met haar lang verwachte eigen Telematica-systeem en met een Lane Departure Warning-systeem. DAF ziet zichzelf op dit soort gebieden als "slow follower" en komt pas met nieuwe ontwikkelingen als die echt rijp zijn en als de klant behoefte toont.

Het 'Lane Departure Warning Systeem' geeft een signaal als de auto van de rijbaan dreigt te geraken, wat onder andere gebeurt wanneer de chauffeur in slaap dreigt te vallen. Het DAF Telematics en Infotainment System onderscheidt zich van de andere systemen door het bedieningsgemak en door het feit dat zo ongeveer alles erin is geïntegreerd: telefoon, fleetmanagement, tracking, routeplanning, navigatie, achteruitrijcamera's, sms en noem verder maar op. Desgewenst kunnen zaken als temperatuurmeting in de trailer, beveiligingsinformatie en een continue controle van de PTO-werking worden toegevoegd. DAF werkt nog aan de koppelmogelijkheid met I-Pod en MP3. Het zichtbare deel van het systeem omvat een in het dashboard geïntegreerde bedieningsmodule die twee van de drie DIN-slots

gebruikt. Verder is er de centrale computer in de truck zelf en een 'internet-portal'. Beide staan via GPRS met elkaar in verbinding. Veel aandacht besteedde DAF aan bedieningsgemak en gebruikersvriendelijkheid. Zo heeft het paneel maar zeven menuknoppen en telt het menu niet meer dan drie lagen. Het systeem is medio 2007 leverbaar voor de CF en XF en later in het jaar ook voor de LF.

Verder staat DAF op de IAA met hybride technologie. DAF moeder PACCAR wil daar binnen zeven jaar bij specifieke middelzware voertuigen actief mee zijn. Men wil onder andere binnen zeven jaar een brandstofefficiencyverbetering van 30% halen. Op de IAA exposeert DAF een prototype van een hybridetruck, gebaseerd op de succesvolle LF-serie. Het voertuig is ontwikkeld in samenwerking met Eaton en Leyland Trucks en slaat ondermeer energie op die bij het remmen vrijkomt.

Een andere DAF-ontwikkeling op milieugebied is de 9.2 liter EEV-motor. Deze heeft uitlaatgasemissiewaarden die onder Euro 5 liggen en is uitgerust



Integratie

Bedieningsgemak betekent integratie van onder meer telefoon, fleetmanagement, tracking, routeplanning, navigatie en achteruitrijcamera's.

met een passief roetfilter. Ten slotte exposeert DAF uiteraard de vernieuwde CF- en LF-modellen. ■

Licht vario-chassis bij Fliegl

Fliegl laat vele noviteiten zien, maar op de stand is ook plaats ingeruimd voor een nieuw vario-containerchassis. Op dit chassis kunnen alle denkbare containers worden vervoerd, waarbij het mogelijk is deze op het chassis te verschuiven. Volgens Fliegl gebeurt dat zonder ingewikkelde techniek of pneumatiek. De schoteldruk blijft daarbij altijd onder de 25%. Het leeg gewicht van het voertuig is 5900 kg. ■



Kraker bouwt mooie semi-leakproof trailer

Kraker staat op de IAA met een oplegger waarvan beide zijkleppen hydraulisch te bedienen zijn. De schuifvloer is semi-leakproof uitgevoerd. De trailer gaat in het Zwitserse Kriens dienst doen voor het transport van glasafval door de firma Heggli. De vloer moest semi-leakproof zijn om te voorkomen dat vocht uit kapotte flessen weglekt. Dit wordt in een reservoir opgevangen. Daarnaast wordt de vloer beschermd door een speciale mat, die voorkomt dat glasscherven tussen



de lamellen van de vloer terecht komen. Verder is het meeloopschot vervangen door een zogenaamde cleansweep.

Voor de schoonmaak van de trailer is ook een watertank van 275 liter met een hogedrukspuit aangebracht. ■

Toekomstmuziek bij ZF

Naast een hele serie 'gewoon' nieuws laat ZF op de IAA ook zien wat voor toekomstige ontwikkelingen men ziet op het gebied van aandrijfsystemen, assen en vering.

ZF gelooft rotsvast in hybride aandrijfsystemen voor trucks en werkt dan ook hard aan dergelijke systemen. Zelf geeft men de voorkeur aan systemen waarbij een verbrandingsmotor en een elektromotor via een transmissie parallel geschakeld zijn. Van dit type exposeert men op de IAA een productierijpe Mercedes-Benz Sprinter met een 70 kW sterke elektromotor. In de zwaardere klasse is er een hybride MAN truck te zien. Op het gebied van onderstellen laat ZF concepten zien van onafhankelijke wielophanging met geïntegreerde luchtvering en schokdemper. Dergelijke assen verbeteren de rij-eigenschappen en dragen volgens ZF bij aan veiligheid en comfort alsmede minder schade aan wegen.

Het 'gewone' nieuws van ZF bestaat uit een nieuwe 12 gangs versie van de Eco-



split handgeschakelde transmissie. Verder staat op de stand van ZF een vernieuwde versie van de Intarder met 25% meer remvermogen. Ook de levensduur van deze rem is met een kwart verlengd en komt nu uit op een miljoen kilometer. Belangrijk is verder dat het gewicht met 65 kg is gereduceerd.

Onafhankelijk

ZF ontwikkelde een fraaie onafhankelijke wielophanging.

De nieuwe Intarder is er in een Power- en een Eco-versie. Ze hebben remvermogens van respectievelijk 4000 en 3300 Nm. U kunt het allemaal op de beurs gaan bekijken. ■

Mooie lichte Euromax van Faymonville

Faymonville laat op de IAA een heel nieuw programma trailers zien, waarvan helaas nog geen foto's beschikbaar zijn, dus u zult naar Hannover moeten afreizen om een en ander zelf te gaan bekijken. Het gaat ondermeer om een ultra lichte semitrailer met verlaagde laadvloer. Deze heeft een laadvermogen tot ongeveer 25 ton met deelbare lading. Het basismodel weegt rond de 7,6 ton. Door het speciale concept van de zwanenhals bereikt de laadlengte van het voertuig in combinatie met een 6x2 trekker 9.550 mm. Daarmee blijft het voertuig binnen de grens van 16.500 mm totale lengte. In dwarsdoorsnede is de zwanenhals veel vlakker, zodat een laadhoogte van 1.300 mm wordt bereikt. Daardoor kunnen ook containers óp de zwanenhals geladen worden. Het uitschuifgedeelte kan als wielkuil gebruikt worden. Plezierige bijkomstigheid: de Euromax kan met veel extra's worden geleverd. ■

'Low emission' motor bij Thermo King

Thermo King heeft twee IAA-primeurs in de vorm van de nieuwe Tse-200 en Tse-500. Een andere primeur is een nieuwe range van 'low emission' dieselmotoren voor koelmotoren op opleggers. Deze nieuwe milieuvriendelijke machines zijn te her-

kennen aan een nieuw logo met de naam 'Green Tech'. De SL Spectrum en TS Spectrum worden aangevuld met het nieuwe topmodel in deze range, de SL-400. Deze zelf aangedreven koeling en verwarmingsunit is voorzien

van een zeer platte verdamper met ruim voldoende capaciteit voor trailers.

Het bedrijf introduceert verder het Thermo King TracKing-systeem. Dat is een op GPRS gebaseerd tracking en monitoring systeem. ■

ADVERTENTIE

HET LICHTSTE SCHUIFVLOERSYSTEEM



**30% SNELLER,
LAAG EIGEN GEWICHT
HOGER LAADVOLUME
HOGE BELASTBAARHEID
SEMI LEAK PROOF**

Tel. 0031-591-624889 Fax. 0031-591-622183
www.spiro-floor.com - sales@spiro.nl