



## Iveco Daily CNG Clixtar



Veldhuizen Wagenbouw bouwt Clixtar op CNG

# Ruim 1000 km op aardgas

**Steeds meer bestelautofabrikanten bieden auto's aan met aardgasaandrijving. Een vooruitstrevende stap voor de Nederlandse markt, want het aantal tankstations waar je aardgas kunt tanken is nog steeds beperkt. Ook de actieradius van de meeste auto's op aardgas is gelimiteerd. Veldhuizen Wagenbouw zette een gedurfde stap en bouwde een Iveco Daily als Clixtar en zette er een extra aantal gastanks op. TTM.nl ging rijden met de combinatie.**

Pieter Veldhuizen van Veldhuizen Wagenbouw uit Groenekan is geestelijk vader van het Clixtar-concept, zoals hij met zijn mensen helemaal verantwoordelijk voor zo'n beetje alle mogelijkheden op het gebied van BE-trekkers met opleggers. Ook de Clixtar is een trekker met oplegger, al ziet het er niet zo uit. De oplegger is namelijk gefixeerd op de trekker. Daardoor ontstaat een bakwagen met een hoog laadvermogen. De Clixtar vindt gretig aftrek in Nederland. "Vijf jaar geleden zijn we er mee begonnen, nu verkopen we er zo'n 200 per jaar", vertelt

Pieter Veldhuizen. "Vooraf eigen vervoerders maken we blij met dit concept." De BE-voertuigen van Veldhuizen (en concurrenten) zijn momenteel ook hoogst actueel door het chauffeurstekort. Wie geen volwaardige chauffeurs met C-rijbewijs kan vinden, kan altijd nog personeel met 'klein' rijbewijs op BE-voertuigen inzetten.

### Prikkel

De Clixtar is te bouwen op diverse chassis. Een daarvan is de Iveco Daily CNG, waarvan vorig jaar de nieuwste versie werd gepresenteerd

op de BedrijfsautoRAI. CNG staat voor Compressed Natural Gas, oftewel aardgas. Veldhuizen Wagenbouw zag het en de pioniersgeest van Pieter Veldhuizen werd geprikkeld. "We geloven in de mogelijkheden van auto's op aardgas. Dus hebben we tien Daily's CNG besteld. Die gaan in de verhuur bij B-E-Rent, ons verhuurbedrijf. We willen zelfs wel een aardgas-tankstation bouwen. De grond is al aangekocht, maar een vergunning zit er voorlopig nog niet in."

### Infrastructuur

Een bestelauto op aardgas klinkt dan wel mooi, maar aan het praktische gebruik ervan zitten wel wat haken en ogen. Een standaard Iveco Daily CNG heeft in zijn vijf tanks ruimte voor 32 kg aan aardgas. Kilogram ja, want dat is de meeteenheid waarin aardgas gemeten wordt. Afgaande op het verbruik wat wij halen met de gereden Clixtar CNG zou je daarmee 258 km ver komen. Dat is een afstand waar geen transporteur warm van wordt.

## Specificaties en metingen

Merk	Iveco
Type	40c14
Motor	F1C CNG
Inhoud (cc)	3000
Vermogen (pk)	136
Koppel (Nm)	350
Afmetingen laadbak lxbxh (inwendig)	490 x 212 x 220
Wielbasis (cm)	375
Eigen gewicht (kg)	4980
Nuttig laadvermogen (kg)	2510
Brandstofverbruik beladen (kg:km)	1 op 8,1
Totaalprijs Iveco Daily CNG Clixtar (€)	60.000,-

Alle prijzen excl. BTW en excl. BPM



### 1) Energie X

Alle voordelen bij elkaar: een Daily als Clixtar en dan ook nog eens in aardgasuitvoering. Daar worden transporteurs en moeder aarde samen blij van.

### 2) Achter je rug

Veldhuizen bouwde de aardgastanks achter de cabine en dus pal achter de rug van de bestuurder.

### 3) Lading

In de 20 kuub grote laadruimte van de Clixtar Daily CNG had Veldhuizen 2300 kg aan lading gelegd.

### 4) Plekje

De vulopening voor het aard-

gas zit gewoon op dezelfde plek als waar je anders de diesel erin laat lopen.

### 5) Snel?

Het tankstation in Nijmegen pompte de tanks van de Daily CNG snel vol, maar door de druk is veel afhankelijk van de prestaties van de pomp.

### 6) CNG

Dat we op aardgas rijden, dat zullen we weten. Iveco plakt duidelijke CNG-stickers op de carrosserie.

### 7) Lekker is dat

Van een display als dit word je blij. Zeventien kilo tanken en elf euro betalen.

Al helemaal niet als je je bedenkt dat er maar een handvol aardgas-tankstations in Nederland is.

### Vijf tanks

Veldhuizen bouwde op de Clixtar Daily vijf extra aardgastanks, die de totale capaciteit opschroeven naar 132 kilo. De tanks zitten direct achter de cabine, bijna niet zichtbaar als de combinatie rijdt. De tanks en het bijbehorende materieel wegen samen 800 kg, dus dat gaat af van het laadvermogen. Dat daalt dan ook van 3300 kg naar 2500 kg, maar dan nog kan er met de Clixtar heel veel mee. De box van de oplegger staat iets verder naar achteren op het chassis om plaats te bieden aan de gastanks, maar het scheelt niet meer dan ongeveer 30 cm lengte. Het laadvolume is volgens Pieter Veldhuizen onaangetast en blijft staan op 20 kuub. Het totaalgewicht van de combinatie is 75 ton. De Dholandia-laadklep achterop weegt 750 kg.

De eerste Daily CNG die door Veldhuizen onder handen is genomen, is een 40C14. Als we instappen is er in de cabine van de Daily eigenlijk aan niets te zien dat we hier in een aardgasaangedreven auto rijden. Alles in de cabine is zoals we het gewend zijn van de Daily. Een goede zit en uitstekende spiegels. De 7,50 m lange combinatie is goed te overzien en goed in te schatten, ook bij manoeuvres. De pook van de zesversnellingsbak zit aangenaam dicht in de buurt van de bestuurder; hij grijpt werkelijk nooit mis. Ook de grote hoeveelheid bergruimte in de cabine stemt tot tevredenheid. De binnenspiegel en de ruit achter de bestuurder zijn in dit geval nutteloos, want er is weinig door te zien. Of toch, als de bestuurder over zijn schouder loert, kijkt hij aan tegen de aardgastanks, die dus pal achter zijn rug zitten. Dat lijkt wat griezelig, maar Iveco en Veldhuizen zouden deze combinatie natuurlijk nooit de weg opsturen als hij niet 100 procent veilig is. En dus draaien we met een veilig gevoel de contactsleutel om.

### Geen hybride

De Iveco Daily CNG is géén hybride voertuig. Waar in andere aardgasaangedreven auto's nog wel eens gebruik gemaakt wordt van aandrij-

ving door zowel aardgas als benzine of diesel, doet in de Daily aardgas het werk alleen. De drieliter FTP-dieselmotor van Iveco is compleet aangepast op gebruik met aardgas. Gebleven zijn het vermogen van 136 pk en het koppel van 350 Nm. De motor is gekoppeld aan een zesversnellingsbak. Als we de weg op sturen voor de testrit is er in eerste instantie verbazing: niets wijst erop dat we een Clixtar op aardgas rijden. Wie goed luistert, kan na een koude start een lichte klik horen na het beroeren van het gaspedaal. Het verdient niets dan lof dat de aardgastechiek zo weinig aan de prestaties van de auto verandert. De acceleratie is zowel in de stad als op binnen- en snelwegen prima, ondanks het feit dat Veldhuizen voor een reële rit 2300 kg lading achterin had gelegd.

### Gemak

De Clixtar heeft zich al eerder bewezen in testritten van TTM.nl en/of Bestelauto, maar wederom valt de positieve handling van deze mini-truck ons op. Met een wielbasis van 375 cm is de draaicirkel aangenaam klein. We hebben er niet de hele tijd de meetlat bij gehouden, maar het gemak waarmee de Clixtar zich binnen de stadsgrenzen beweegt, zegt genoeg. Op de snelweg gaat het alarm van de snelheidsbegrenzer af als we de negentig kilometer per uur overschrijden. Niet harder gaan dan 90 km/h is wel zo veilig met 75 ton GVW. Dus zetten we de cruise control aan, gaan mee in de rij trucks en proberen de caravans te ontwijken.

### Tanken

Na een lange rit tanken we in Nijmegen, waar sinds kort een aardgaspompstation is gevestigd. De dieselpompen staan vol, maar bij de aardgaspomp is geen wachtende voor ons. Het verbruik is verrassend: 1 kg aardgas op iets meer dan 8 kilometer. Dat betekent een actieradius van 1066 km. Daar kun je mee voor de dag komen. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van 717 g/kwh, de NO<sub>x</sub>-uitstoot van 0,28 en de fijnstofemissie van 0,005 Pm van de motor (op EEV-niveau) zijn daarbij mooi meegenomen.

Arjan Velthoven