

Mercedes-Benz terug in het terrein

Tot en met de Euro 5-vrachtwagens had Mercedes-Benz een sterke positie in de zware bouwvoertuigen. Daarna gaf het merk die positie prijs, maar sinds vorig jaar heeft het de weg terug weer gevonden. Met hulp van onder meer Veldhuizen BV.

Mercedes-Benz

Tot 2011 had Mercedes-Benz een ijzersterke positie op de markt van bouwvoertuigen in Nederland, met een marktaandeel van maar liefst 40 procent. Vooral de vijfassers waren populair. Mercedes-Benz bouwt met sterke voorassen en ook de tussenbak staat goed bekend. Toen kwam echter de overgang van Euro 5 naar Euro 6 en haakte Mercedes-Benz af. Het systeem voor de reiniging van de uitlaatgassen neemt bij Mercedes-Benz veel plaats in en dat zou de vijfassers te lang en te weinig wendbaar maken. Omdat het bij de Duitse fabrikant bij deze vijfassige bouwvoertuigen niet om heel grote aantallen gaat, haakte die destijds af in dit segment.

Vorig jaar maakte Mercedes-Benz echter een comeback. Het bedrijf heeft daarbij zelfs weer een speciaal voor de Nederlandse markt ontwikkelde vijfasser in het programma. Dit is er één met 49 ton GVW, met luchtvering en een naloopas. Een deel van het succes in Nederland is mede te danken aan de ombouwtrucks van Veldhuizen in Groenekan. Dat past de asconfiguraties aan, waardoor populaire trucks als de 10x8 en de 10x4 met mechanische besturing en bladvering weer gewild zijn bij ondernemers. Die roemden tot 2011 deze trucks om hun lage onderhoudskosten en lage brandstofverbruikscijfers. Door de wijze van ombouw door Veldhuizen blijven de onderhoudskosten en de brandstofkosten laag, omdat

Op het bouwvoertuig-event in Bergschenhoek zal de 6x2-containercombinatie een primeur zijn. De voorwagen heeft nu meer reserve in laadvermogen.

Bouwvoertuig-event in Bergschenhoek

Om belangstellenden de trucks zelf te kunnen laten ervaren, organiseert Mercedes-Benz-dealer Rogam op 9 en 10 februari een groot bouwvoertuig-event. Op de locatie in Bergschenhoek zijn verschillende voertuigen in diverse configuraties aanwezig. Bezoekers kunnen de voertuigen op een twaalf kilometer lang parcours op de openbare weg rijden, maar ze kunnen ook een offroadparcours afleggen. Dat kan zowel leeg als vol. Er is een shovel aanwezig om de auto's te laden en met de aanwezige aslast-weeginstallatie kan de gewichtsverdeling worden gecontroleerd. Het event vindt plaats aan de Bergweg Zuid 102 in Bergschenhoek, op vrijdag 9 februari van 13.00 tot 22.00 uur en op zaterdag 10 februari van 7.00 tot 18.00 uur.



Mercedes-Benz erin is geslaagd ook bij de Euro 6-motoren het verbruik laag te houden. Veldhuizen is nu de vaste ombouwer van Mercedes-Benz in Nederland. Omdat het Duitse merk ook geen wide-spread-asstellen meer bouwt, heeft Veldhuizen die ook in zijn pakket. Naast Mercedes-Benz bouwt Veldhuizen ook nog steeds andere merken om.

10x8 met 50 ton GVW

Eén van de populairste ombouwtrucks van Veldhuizen is de 10x8, met een GVW van 50 ton. Daarvoor gebruikt het bedrijf een standaard 37-tons Acros in 8x8-uitvoering. De eerste aanpassing is het vergroten van de afstand tussen de voorste assen tot 180,5 centimeter. Dit vergroot de toelaatbare aslast tot twee keer 11,5 ton. Dan komt er een tussenas onder met een maximaal toelaatbare aslast van acht ton. De starre, mechanisch geveerde achterassen blijven. Deze zijn leverbaar als dertien-, zestien- of achttientons assen. Veel gebruikers kiezen voor de dertientons assen met een achttientons veerpakket, voor extra stabiliteit bij het kippen. De assen hebben geen elektronica en vragen weinig onderhoud. De besturing is mechanisch via een stangenstelsel vanaf de voorste as. Standaard beschikken de trucks over een verzwaarde stuurpomp, die deze besturing aan kan. De besturing van de tussenas wordt ondersteund door een hydraulische cilinder. Dit is een originele Mercedes-Benz-cilinder, die van de voorste as is afgenomen. Door het ontbreken van sensoren, zoals stuurhoek-sensoren, zijn de assen weinig storingsgevoelig. Vanwege de afwezigheid van elektronica op het onderstel is de verwachting dat deze auto's ook een hoge exportwaarde houden.

Een nieuwe ombouw is de Actros-6x2-bakwagen-aanhanger-combinatie. Probleem hierbij was altijd de ongelijkmatige gewichtsverdeling tussen voorwagen en aanhanger. Daardoor is de voorwagen, met een eigen gewicht van dertien ton en een containergewicht van ongeveer zeventien ton, altijd overbeladen, terwijl de aanhanger nog reserve heeft. Door de achteras van de voorwagen op 181 centimeter te zetten, krijgt die een toelaatbaar gewicht van 31,5 ton. Zo ontstaat er een reserve van twee ton voor de voorwagen. Deze optie is vooral interessant voor bedrijven in de groenrecycling en voor bedrijven in het transport van vaste mest.

TEKST: Arend Jan Blomsma

FOTO'S: Veldhuizen, Blomsma



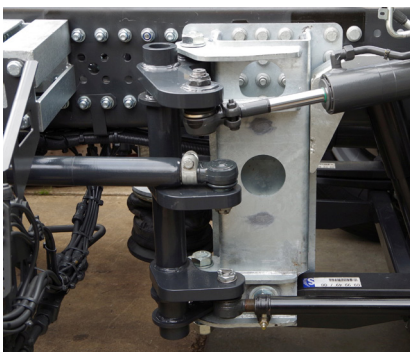
Met de door Veldhuizen omgebouwde 10x8 doet Mercedes-Benz weer volledig mee in het segment van de zware bouwvoertuigen.

Mercedes-Benz

Moedermaatschappij Daimler maakte eind 2017 bekend een goed jaar te draaien met de trucks. Het totaal aantal geproduceerde trucks steeg volgens voorlopige cijfers van 415.000 naar 465.000 units. Die groei kwam voor een groot deel uit Noord-Amerika, met de merken Freightliner en Western Star. In Europa bedroeg de groei van Mercedes-Benz-trucks ongeveer drie procent, tot 73.000 geproduceerde vrachtwagens. In Duitsland heeft het merk met de bouwvoertuigen een marktaandeel van 40 procent, het streven is 50 procent.

In de bouwvoertuigen gebruikt Mercedes-Benz vooral de OM470- en OM471-motoren. Bij de overgang naar Euro 6 werd de inspuitdruk van deze motoren verhoogd tot 2700 bar. Samen met een nieuwe, zelf ontwikkelde asymmetrische turbo zorgt dit voor een zuiniger motor. De OM470 heeft een cilinderinhoud van 10,7 liter en een maximaal vermogen van 335 kW (455 pk). De OM471 levert maximaal 390 kW (530 pk). De motoren geven hun maximale koppel, respectievelijk 2200 en 2600 Nm, al af bij 1100 motortoeeren.

Na de motoren heeft ook de aandrijflijn een update gekregen. Kern van de nieuwe aandrijving is de PowerShift 3-transmissie. Deze kreeg een geoptimaliseerd oliecircuut en gladdere tandwielen en heeft daarmee minder interne weerstand. Dankzij de nieuwe motoren en de nieuwe aandrijflijn is de OM470 vijf procent zuiniger geworden en de OM471 zelfs zes procent.



[De ombouw van Veldhuizen is volledig mechanisch gestuurd en is hierdoor weinig storingsgevoelig.

De bladvering is goedkoper en onderhoudsvriendelijker dan pneumatische vering.

Het uitlaatsysteem van de Euro 6-motoren vraagt veel inbouwruimte, wat ten koste gaat van de vijfde as.



De eigen 10x4-vijfasser van Mercedes-Benz heeft een naloopas en pneumatische vering.