

TOURINGCAR & BUS

JAARGANG 3 // NUMMER 2 // APRIL 2017

VAN HOOL

GHIELE

284



Zuideind, Jan Smit,
importeert Yutong en Indcar

Interview: Filip van Hool over Amerika en nieuwe stadsbus /// Resultaten ZeEUS
/// Nieuwe Turismo RHD /// Eerste Minibus Euro Test /// Wet pakketreizen ///
Elektrische VDL Citea's in Keulen en Eindhoven /// MAN's assenfabriek ///

TOURINGCAR & BUS



8 **Van Hool ontwikkelt nieuwe stadsbus**

Van Hool heeft haar thuisbasis in Koningshooikt en een fabriek in Macedonië. Plannen zijn er voor een fabriek in de Verenigde Staten voor de assemblage van OV-bussen. Van Hool ontwikkelt ook een nieuwe stadsbus. Filip van Hool, CEO, licht een tip van de sluier op.



12 **BRAVO, 43 elektrische bussen in Eindhoven**

Hermes won de concessie Zuidoost-Brabant (BRAVO) met een bieding om op acht buslijnen 43 gelede elektrische bussen in te zetten. In Keulen werd één buslijn elektrisch met acht batterijbussen. Bij beide gaat het om de VDL Citea SLFA 181. Dr. ir. Harry Hondius bericht.



20 **'Niet de bedoeling dat ik in de 'bussen' zou blijven'**

De naam Zuideind is inmiddels een begrip in Nederland waar het gaat om bussen en touringcars. Directeur/eigenaar Jan Smit, telg van de familie Smit uit Joure, timmert namelijk goed aan de weg als importeur van het Spaanse Indcar en het Chinese Yutong.

KORT NIEUWS /// BYD opent fabriek in Hongarije **P.4** /// Mobiele busservice voor schadeherstel op locatie **P.4** /// Minder mensen met busrijbewijs **P.4** /// Verschoor Reizen aangesloten bij SGR-zakelijk **P.5** /// Breng flex van start in Arnhem **P.5** /// Groeneveld Manufacturing nu ook ISO/TS 16949 gecertificeerd **P.16** /// Buschauffeur zijn mag definitief met achttien jaar **P.16** /// 90 Volvo 7900 Electric Hybrid voor TEC **P.28** /// Geen touringcars meer in Hoorn **P.28** /// Omzet Irizar Group stijgt tot 580 miljoen euro **P.28** /// Arriva gaat elektrisch in Dordrecht en Gorinchem **P.28** ///

INTERVIEW /// Interview: Filip van Hool over Amerika en nieuwe stadsbus **P.8** /// Jan Smit (Zuideind): 'Het was nooit de bedoeling dat ik in de bussen zou blijven' **P.20** ///

ACHTERGROND /// FIAA 2017 – Eerste 'International Minibus of the Year' **P.11** /// Resultaten ZeEUS, 684 ton besparing CO2 **P.17** /// Kring Rotterdam springlevend **P.23** /// Uitbreiding bij 95-jarig Kras met vier nieuwe Touringcars **P.27** /// Nieuwe Wet pakketreizen veel uitgebreider met meer verantwoordelijkheden **P.29** ///

TECHNIEK /// Sneak preview nieuwe Turismo RHD **P.7** /// BRAVO, 43 elektrische bussen in Eindhoven **P.12** /// Acht gelede VDL-batterijbussen in Keulen **P.18** /// Van Hool EX17H met 12,9 liter DAF/Paccar MX13 462 pk motor **P.24** /// Met Volkswagen Transporter en Caddy in 4x4 uitmonstering door de blubber **P.30** /// MAN bouwt haar assen in München en Salzgitter **P.32** ///

COLFON

Touringcar & Bus is een vaktijdschrift voor de touringcar & bussector, van openbaar vervoer tot toeristische reizen.

@touringcarenbus

Uitgave
Jos Haas Tekst & Communicatie
Buitenom 22b
2512 XA DEN HAAG

Redactie
Jos Haas, hoofdredacteur

Medewerkers
Hans Kuipers, dr. ir. Harry Hondius
Maurits van den Toorn

Redactie-adres
Jos Haas Tekst & Communicatie
Buitenom 22 b
2512 XA DEN HAAG
m 06-21293741
t @jshaastekst
e jshaas@planet.nl

Advertentie-exploitatie
Martin ten Hoven
BDU Media
Postbus 67
3770 AB BARNEVELD
t 0342-494291
e m.t.hoven@bdu.nl
w www.bdumedia.nl

(mediakaart op aanvraag)

ISSN: 2452-0500

Vormgeving
Noutdesign bv
Postbus 733
4116 ZJ Buren
t 0344-57 90 83
e info@endoc.nl
w www.ndoc.nl

Druk
Koninklijke BDU bv
Postbus 67
3770 AB BARNEVELD
w www.bdumedia.nl

Abonnementen
Touringcar & Bus wordt gratis verspreid.
Bedrijfsabonnementen voor meerdere exemplaren op aanvraag.
Losse nummer € 8,50 (ex btw en verzendkosten)

Copyright
Niets uit deze uitgave mag worden vervaardigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch, digitaal of elke andere wijze, zonder voorafgaande toestemming van de redactie. Uitgever en redactie dragen geen aansprakelijkheid voor de inhoud van advertenties, meehechters, bijsluiters en dergelijke. Alle auteursrechten en databankrechten van de (inhoud) van deze uitgave worden uitdrukkelijk voorbehouden. De rechten hiervan berusten bij de uitgever en auteurs.

JAN SMIT (ZUIDEIND):

'Het was niet de bedoeling dat ik in de 'bussen' zou blijven'

De naam Zuideind is inmiddels een begrip in Nederland waar het gaat om bussen en touringcars. Directeur/eigenaar Jan Smit weet dat een vergelijking met het roemruchte Smit Joure mank gaat, maar dat vindt hij als telg van de familie Smit ook niet zo'n punt. Zuideind timmert namelijk goed aan de weg als importeur van het Spaanse Indcar en het Chinese Yutong. Dit jaar mocht hij al een Yutong TC9 en twaalf Indcars afleveren. TEKST EN FOTOGRAFIE: JOS HAAS

Sinds 2015 is Zuideind importeur van Yutong, dat naar eigen zeggen de grootste busfabriek in de wereld bezit. Tegen de aantallen die in China worden geproduceerd steken de Europese busbouwers maar schril af. Alleen Daimler kan nog een beetje in de buurt blijven bij dit Chinese geweld. Yutong produceert bijvoorbeeld tussen de 60.000 en 70.000 bussen per jaar in haar fabrieken in de stad Zhengzhou. En Yutong is niet de enige fabriek aldaar, er zijn er vele, zoals King Long, Higer, Golden Dragon en nog zo wat. En allemaal produceren ze duizenden tot tienduizenden bussen. In Europa roepen we dan in koor dat die bedreiging nog niet zo groot is omdat de kwaliteit achter blijft. Dat was tot voor kort ook zo. Stap je nu in een Yutong, Zuideind had een TC9 – ook wel luisterend naar de weinig prozaïsche naam ZK6938HQ –, een 9,35 meter lange touringcar als demomodel gereed staan, dan merk je gauw genoeg dat het met die kwaliteit wel goed zit. In deze TC9, waarover in de volgende Touringcar & Bus meer, ligt een Cummins motor, versnellingsbak van ZF en assistentiesystemen, zoals ESP, van Wabco. Kortom het chassis wordt evenals Van Hool en VDL hier doen, in eigen beheer gebouwd

en in een katoforesebad gedompeld, ook weer net zoals de Europese merken doen. Deze ZK6938HQ is gekocht door KN Travel uit Woudenberg.

Indcar

Dat andere merk dat hij naar Nederland heeft gehaald is Indcar, de Spaanse bouwer van mini- en midibussen op bijvoorbeeld een Iveco Daily chassis of een Sprinter. Eind mei is er weer de FIAA, de busbeurs voor Spanje en Portugal in Madrid, waar Indcar altijd groots uitpakt. En dit jaar participeert een Indcar Wing in de allereerste Minibus Euro Test, die wordt gehouden

onder auspiciën van de International Bus and Coach Euro jury waar Touringcar & Bus deel van uitmaakt. Inmiddels is het merk in geheel Zuid-

De kosten voor de chauffeur blijven hetzelfde maar de afschrijving is veel interessanter en ook het verbruik is aanzienlijk minder

Europa graag gezien en heeft het ook een fabriek in Roemenië en betrad het de Italiaanse markt in een joint venture met het eveneens Spaanse Castrosua. In Nederland verkoopt Zuideind het merk redelijk goed met al twaalf stuks dit jaar. "Je merkt dat de aandacht bij de touringcarbedrijven wordt verlegd naar iets kleinere auto's. Hun klanten

Zeven Indcars geleverd

Aan Jan de Wit Group werden dit jaar drie Indcar Wing 70C op een Iveco Daily chassis geleverd en officieel aan Walter de Wit, overhandigd, als ook drie Strada's op een Mercedes-Benz Sprinter chassis. De Jan de Wit Groep gaat ze onder andere inzetten voor bedrijfs-

vervoer in opdracht van Tata Steel in IJmuiden, dat Jan de Wit als sinds 2008 uitvoert. Vanaf het begin zet het hiervoor de Indcar Wing in. Drie Wings zijn gekocht ter vervanging van de eerste lichte Indcars uit 2008 en hebben 700.000 kilometer dienst gedaan. De derde Strada

is een luxe uitvoering voorzien van met leder beklede stoelen, infotainmentsysteem en een grotere bagageruimte. Hij wordt ingezet voor luxe VIP-vervoer. Aan Touringcar- en Taxibedrijf Van de Pol in Nunspeet leverde Zuideind eveneens een luxe Wing.





Jan Smit: "Aandacht wordt verlegd naar iets kleinere auto's"

willen vaak ook niet meer met vijftien man in een twaalf meter touringcar zitten. Dan is een midi een betere oplossing. En qua opbrengst doet hij niet onder voor een twaalf meter. De kosten voor de chauffeur blijven weliswaar hetzelfde maar de afschrijving is veel interessanter en ook het verbruik is aanzienlijk minder."

Qua techniek hebben de Daily en de Sprinter zich wel bewezen. En, niet onbelangrijk, het geluidsniveau van de nieuwe Euro 6 motoren is aanzienlijk minder dan van de eerdere series motoren. Smit: "Dat trekt veel mensen over de streep die menen dat een motor achterin een touringcar hoort te liggen vanwege het geluid, dat is echt niet meer zo."

Indcar heeft een uitgebreid programma aan bussen op Sprinter- en Daily-chassis. Behalve de Wing en Strada heeft het nog een 32-persoons Mago 2 bus in eventueel een cabrio-uitvoering en een fraaie midi Next L8 of L9 op respectievelijk Atego chassis en MAN N14. Dit model kan ook worden uitgevoerd met tot zeven rolstoelplaatsen. Dan is er ook nog de Mobi Low Entry een OV-bus met uiteraard een rolstoelplek.

Yutong

Het begon allemaal voor Jan Smit met een vraag van Walter de Wit van Jan de Wit om zes tweedehands touringcars te verkopen. Nadat Jan Smit het familiebedrijf Smit Joure had verlaten na de overname door DAF Bus, was dit de eerste 'klus' die hij aannam. Sindsdien is Jan

de Wit een trouwe klant. "Het was helemaal niet de bedoeling dat ik in de 'bussen' zou blijven, maar het bloed kruipt waar het niet gaan kan en ben ik op zoek gegaan naar een merk dat ik zou kunnen vertegenwoordigen. Dat werd in 1997 het Spaanse Noge in 2004 gevolgd door Indcar." Een stap waar Smit bepaald geen spijt van heeft. Hij noemt Indcar een mooi bedrijf met een goede aftersales en serviceverlening. Omdat Noge een paar jaar geleden failliet ging en Smit dit al ruim van te voren zag aankomen, was hij in China al op zoek gegaan naar een alternatief en dat werd Yutong. Een merk dat steeds meer voet aan de grond krijgt in Europa met goede producten zoals op de laatste Busworld nog eens werd bevestigd. In Frankrijk verkoopt het via dealer Dietrich zo'n 250 bussen per jaar en in het Verenigd Koninkrijk een honderd stuks. "Afgezet tegen de 70.000 bussen die het jaarlijks bouwt 'peanuts', dagelijks rijden er driehonderd bussen de Yutong-fabriek uit..., dus ja waar praten we over in Europa", zegt Smit met berusting.

Nieuwe HTC

Er is heel wat veranderd in het productieproces. Fronste men vroeger bij Smit Joure nog wel eens de wenkbrauwen als een klant een splinternieuwe touringcar ophaalde om er direct mee naar Italië te rijden, tegenwoordig is dat de normaalste zaak van de wereld. Zelf gaat hij met regelmaat naar Spanje om er Indcars op te halen. De Yutongs haalt hij maar niet zelf op, beetje ver weg. Met een >>



Drie poten onder Zuideind op een rij: Renovatie, Indcar en Yutong



Indcar Wing op Iveco Daily chassis



Yutong TC9

paar maanden verwacht hij de eerste nieuwe touringcar, de Yutong HTC, die als primeur in 2015 op Busworld Kortrijk was te zien. "De eerste zijn nu in Frankrijk geleverd. Op Busworld was iedereen al razend enthousiast over deze nieuweling in wat Yutong noemt de 'High Tourism Range'. Maar ja dan wreekt zich misschien toch dat Europa maar een kleine afzetmarkt is." De HTC wordt aangedreven

Dagelijks rijden er driehonderd bussen de Yutong-fabriek uit., dus ja waar praten we over in Europa

door een DAF/Paccar MX11 320 kW (435 pk) en een ZF AS-Tronic versnellingsbak. Met enige terughoudendheid meldt Jan Smit dat de prijs van deze HTC rond de 210.000 euro komt te liggen, al houdt hij nog wel een slag om de arm. De prijs is natuurlijk ook afhankelijk van opties en dergelijke.

Zakelijke relatie

"Dat Europa maar een kleine markt is voor Yutong is voor een verkoper natuurlijk heel vervelend", zegt Smit. "Je staat dan achterin de rij qua levering. Dat ik pas met een paar maanden de nieuwe HTC kan ophalen nadat hij al in 2015 op Busworld werd gepresenteerd is natuurlijk jammer. Het komt ook omdat Yutong deze nieuwe 12,24 meter lange HTC uitgebreid heeft laten testen door de leveranciers van componenten: DAF, ZF en Wabco. In Europa verlangen we toch een andere kwaliteit dan de Chinezen voor hun thuismarkt gewend waren te maken."

Over zijn zakelijke relatie met de Chinezen is Smit duidelijk. "Als bedrijf is het goed zaken doen met Yutong. Keurig werd ik ruim voor

Busworld 2015 gewaarschuwd dat er de nieuwe HTC te zien zou zijn. Nu had ik zijn voorganger in bestelling staan en legde men mij de keus voor om die af te bestellen en te wachten op de HTC. Dat werd allemaal keurig geregeld. Dat is ook Yutong."

In eigen beheer

Ook over de service en levering van Yutong-onderdelen is Jan Smit goed te spreken. "Wij hebben uiteraard per model de nodige onderdelen op voorraad. Voor service aan de motor en versnellingsbak en dergelijke hebben we de DAF-dealers; een DAF-motor is toch het allermooiste, ik verkoop het liefst touringcars met een DAF-motor. Voor het plaatwerk en andere zaken, houden we een voorraad reserveonderdelen aan. Die zijn altijd keurig verpakt, perfect genummerd, daar heb je eigenlijk geen omkijken naar."

Het onderhoud, indien, nodig, doet Zuideind in eigen beheer. In de goed geoutilleerde werkplaats met hef, zaagbank en de nodige apparatuur, in Joure worden overigens ook gebruikte bussen 'opgeknapt', al is 're-stylen' er ook geen gek woord voor. Tijdens ons bezoek stond er een Indcar Wing op Mercedes-Benz Vario D 816 chassis op de hef, die van onder tot boven grondig onder handen werd genomen tot en met een nieuw interieur aan toe en er weer als nieuw begon uit te zien.

Hoge ogen

De HTC is volgens Smit in eigen beheer ontworpen maar wel in Duitsland, en dat is te zien in de vormgeving. Hij doet niet onder voor een gemiddelde West-Europese touringcar. Dat is een les die Yutong dus wel geleerd heeft, dat de normaal gesproken weinig aansprekende Chinese ontwerpen niet populair zijn in Europa. Met deze HTC zou Yutong dus wel eens hoge ogen kunnen gaan gooien. <<