



## Voorwoord

### Tom Dumoulin

Gelukkig weet onze Tom als geen ander dat het in de zomer echt te warm is voor zowel een roze als een gele trui. Om te winnen moest hij kiezen en nu mag hij lekker met vakantie, in zijn roze trui. Mede door glashard te kiezen voor een volle focus op de Giro is Tom Dumoulin de eerste Nederlandse winnaar van een grote wielronde sinds 1980.

Ter inspiratie van dit voorwoord heb ik de vorige vier voorwoorden nog eens doorgelezen. Zonder uitzondering is ieder voorwoord, terecht, doorspekt met woorden als nieuw, innovatie en ontwikkeling. Er verandert veel, alle kans dus om je te onderscheiden van de rest en tegelijkertijd voldoende risico om achter te blijven of de verkeerde ontwikkeling te volgen. Niemand weet hoe de toekomst eruit zal zien, maar we moeten kiezen in welke toekomst we geloven. Voor mij was dit de hoofdreden om bestuurslid van de VIV te worden. Ik wil de verbindende rol van onze branchevereniging graag kracht bijzetten. Door onze ervaringen, vragen en inzichten onderling te delen creëren we een basis waarop we onze keuzes voor de toekomst kunnen baseren.

Recent heeft de VIV door Innovam een haalbaarheidsonderzoek naar de VIV Academy uit laten voeren. In het onderzoeksrapport is terug te lezen dat leden zeer geïnteresseerd zijn in informatie over algemene onderwerpen die gericht zijn op dagelijkse problematiek met een voorkeur voor nieuwe technieken. Seminars over 'Wat is GTL', 'StageV' en 'Brandstof tot nadenken' worden erg gewaardeerd. Wat mij betreft een mooi aanknopingspunt! Ook voor ons eigen seminar op 2 november, dat we symbolisch 'Met andere ogen' hebben genoemd. Binnenkort meer daarover. Voor nu: veel leesplezier!

Met vriendelijke groet,

**Martin Marijnissen**

directeur MAN Rollo en bestuurslid VIV

#### Een uitgave van

VIV  
Postbus 1100  
3980 DC Bunnik  
T 030 - 659 54 93  
viv@verbrandingsmotor.nl  
verbrandingsmotor.nl

#### Redactie

Peter Snijders  
Michel Voorwinde  
Anita Wiersma  
Elvira Spoelstra  
Hans Heynen  
Hans Koster

#### Vormgeving en productie

PromoVisique  
Capelle a/d IJssel

#### Teksten en fotografie

VIV

#### Copyright

Behoort toe aan VIV

## Mooie tijden

### voor revisie

*Nu het begrip duurzaamheid zich hoe langer hoe meer in onze maatschappij manifesteert, breken er mooie tijden aan voor de revisiebranche. Jean-Paul Borsten is eigenaar van Motorenfabriek De Sutter en voorzitter van BOVAG Revisiebedrijven. Daarnaast is hij bestuurslid van FIRM, de Europese koepel van de revisiebranche. Vanuit die functies ziet hij veelbelovende ontwikkelingen.*

Op de Automechanika Messe in Frankfurt voorspelde een Zweedse professor dat de Europese markt voor revisie in 2030 is gegroeid tot negentig miljard euro omzet. Dat is ruim drie keer zoveel als in 2015. Hij voorziet tevens de grootste groei in de autobranche, waarin binnen de Benelux vorig jaar bijna vierhonderd miljoen werd gegenereerd. Behalve de Zweed beweren nog meer knappe koppen dat de vraag naar 'remanufacturing' spectaculair zal toenemen. Jean-Paul Borsten ziet meerdere oorzaken. "In de autobranche is natuurlijk de populariteit van autodelen en de ontwikkelingen van zelfrijdende voertuigen van belang voor de groei. Daar zullen we puur door meer slijtage en snellere verbeteringen van materiaal vaker onderdelen gaan opknappen of vervangen. Maar er is natuurlijk ook de brede beweging om de CO<sub>2</sub>-uitstoot terug te dringen, zowel in het vervoer over de weg als over water. In plaats van volledige vervanging van motoren die schoner en zuiniger zijn, kan revisie op onderdelen hier veel betekenen. Het verlengt immers de levensduur van motoren, en we besparen daarmee op de CO<sub>2</sub> die vrijkomt bij nieuwbouw. Dat is dan ook de reden dat BOVAG en VIV meer samen optrekken. Op de ReMaTec staan we voor het eerst samen op een stand en daar dragen we samen onze raakvlakken uit."

#### Serius alternatief

Hoewel het tij dus meezit voor de revisiebranche, zou het goed zijn om revisie meer te verankeren in Europees beleid. Vanuit BOVAG en ook vanuit FIRM, de Europese koepel, wordt er daarom bij beleidsmakers en politici flink aandacht gevraagd voor 'remanufacturing'. "Het doel daarvan is revisie en herbouw van motoren en onderdelen zoveel mogelijk als serius alternatief voor nieuwe producten in de wet- en regelgeving te krijgen. En daarnaast zorgen we er natuurlijk ook voor dat revisie bij de consument beter op het netvlies komt te staan", aldus Jean-Paul Borsten. "Het grote onderzoek 'Revisie in Cijfers', waarvan we de uitkomsten op onze jaarvergadering op de ReMaTec zullen presenteren, is daarbij heel waardevol. Het geeft ons nog meer inzicht in hoe onze branche er in Nederland uitziet."



# BULLETIN

Juni 2017





**“Het bestaande businessmodel in de mobiliteitsretail**

**moet op de schop”**

*Het zijn turbulente tijden in de mobiliteitssector, en daar moeten mobiliteitsbedrijven zich op aanpassen om in de toekomst nog een rol in de retail te spelen. Peter Niesink, algemeen directeur van BOVAG, zet daarom met de brancheorganisatie sterk in op het verbeteren van de toekomstbestendigheid van de BOVAG-leden.*

Nieuwe vormen en beleving van mobiliteit, mondige klanten, aanbieders van buiten de branche en een sterk groeiende rol van data. Die ontwikkelingen zetten de sector op z'n kop. BOVAG deed samen met RevelX een verdiepend onderzoek naar de precieze gevolgen daarvan voor de mobiliteitsretail. “Want”, zo stelt Peter Niesink, “iedereen weet dat alles verandert, maar hoe speel je daar als ondernemer nou echt op in? Wat voor keuzes kun je, of moet je zelfs maken? Die vraag was voor ons zo relevant dat we succesvolle businessmodellen voor de toekomst wilden beschrijven. Want daarmee kunnen we onze leden beter helpen.”

#### **Juiste randvoorwaarden**

Wat is er nou precies aan de hand? De veranderingen komen door twee belangrijke trends: de veranderende consument en de snelle ontwikkeling van de technologie. De consument shopt meer en meer online. Nu wordt een auto of fiets nog vaak fysiek in de showroom gekocht, maar de vraag is hoe lang dat

nog gebeurt. De ondernemer die social media goed gebruikt en via internet verkoopkansen omzet in orders, heeft het begrepen. Bovendien verandert de behoefte van de klant, die wil steeds vaker slimme mobiliteitsoplossingen in plaats van alleen een fiets of een auto. Bezit is niet langer vanzelfsprekend. Delen is in opkomst. Daarnaast worden voertuigen slimmer, beter en veiliger. Ze gaan meer data produceren en verzamelen. Maar van wie zijn die data? Van de fabrikant? Van de eigenaar? En hoe zit het met de rol van de retailer? En wat mag een ondernemer met die data doen? Duidelijk is dat technologische ontwikkelingen steeds meer bepalen hoe het er in de mobiliteitsbranche aan toe gaat. Niesink: “Daar komt vanuit het perspectief van de ondernemer ook nog eens een trend bij van dalende marges, stijgende kosten en fabrikanten die een grotere rol willen in de retail. Ook het onderscheid tussen B-to-C en B-to-B verdwijnt langzaam. Als gevolg van het shoppen voor de laagste prijs, zien we de loyaliteit die zo kenmerkend was voor B-to-B afnemen. Het is duidelijk dat het bestaande businessmodel op de schop moet en dat de samenwerking met partijen als fabrikanten, toeleveranciers en overheden opnieuw moet worden vormgegeven. Wij werken aan de juiste randvoorwaarden om onze leden die nieuwe businessmodellen ontwikkelen, succesvol te laten zijn. Dat kan alleen met een propositie die onderscheidend is, zodat de klant ontzorgd wordt en de klant iets krijgt dat-ie nergens anders krijgt en daarvoor wil betalen.”



**VMT Onderwijs**

**steeds beter afgestemd op de praktijk**

*Het ROC Da Vinci College en de VIV vinden elkaar steeds beter in de publiek-private samenwerking voor de opleidingen verbrandingsmotortechnicus, eerste verbrandingsmotortechnicus en technisch specialist verbrandingsmotoren.*

Na een aanvankelijk wat aarzelende start waarin onderwijs en bedrijfsleven elkaar beter hebben leren kennen, werpen de beroepsopleidingen voor de motorenbranche nu hun vruchten af. Leerlingen op verschillende niveaus doen inmiddels examens en behalen het gewilde diploma. Waar voorheen theorie en praktijk naast elkaar stonden, worden de leerlingen nu uitgedaagd met praktijkgericht onderwijs op het Onderwijsplein VMT van het Da Vinci College. De praktijkopdrachten met de daaraan gekoppelde theorie worden uitgevoerd op de werkvloer van de school. De binnen de PPS VMT samenwerkende bedrijven hebben de motoren in de school bijeengebracht om zo relevante en realistische werkzaamheden uit te kunnen voeren. Waar een niveau 2-leerling leert om de onderhoudswerkzaamheden en reparaties op de verschillende motoren volgens fabrieksvoorschrift uit te voeren, leren de niveau 3- en 4-leerlingen uitgebreide reparaties en revisies uit te voeren en steeds complexere storingen op te lossen. De beheerder van het praktijkopleidingscentrum en de betrokken docenten prepareren motoren en coachen de leerlingen in het proces een diagnose te stellen en deze planmatig op te lossen. Terugkoppeling naar de ‘bedrijfsleiding’ of de ‘klant’ maken de opdracht compleet.

#### **Storingen verhelpen**

Onder de geprepareerde motoren zit een zescilindermotor met compressieproblemen. Eén cilinder heeft een correcte compressie, de andere vijf cilinders hebben een storing. Leerlingen moeten dan vertellen welke cilinder welke storing heeft, hoe ze dit kunnen vaststellen en wat de meest waarschijnlijke oorzaak van de storing is. Maar er is ook een commonrail-motor die samen met PON POWER zo geprepareerd is dat het motormanagement ‘denkt’ dat de motor loopt, alles functioneert en storingen kunnen worden in- en uitgeschakeld.

#### **Nieuwe docent**

Speciaal voor de VMT-opleidingen is een nieuwe docent uit het bedrijfsleven aangetrokken. Met actuele kennis van nieuwe technieken voor zowel diesel- en gasmotoren wordt hiermee een brug geslagen tussen bedrijven en onderwijs. Gelijktijdig met de komst van de nieuwe docent heeft Dordtech, een bedrijf uit de regio en gespecialiseerd in WKK en noodstroomaggregaten, een twaalfcilinder-gasmotor van MAN geschonken. Door de aanwezigheid van lesmateriaal en kennis van gasmotoren is het nu mogelijk ook praktijkopdrachten voor gasmotoren in het lesprogramma op te nemen.

**DAF/Paccar met EuroVI**

**in de binnenvaart**



*De grote primeur op de Maritime Industry 2017 in Gorinchem was de DAF/Paccar 11 liter scheepsmotor die op de stand bij DAF Marine-dealer Vink kon worden bewonderd. De eerste twee motoren van dat type waren op dat moment al in bedrijf in het kraanschip MS Noord.*

De primeur kan worden gezien als de kroon op het werk van zowel distributeur NPS Diesel BV als van DAF-specialist Vink diesel bv. NPS leverde de motoren die normaal gesproken voor het wegvervoer zijn, Vink voegde de voor de binnenvaart noodzakelijke aanpassingen toe. Gezamenlijk werd het traject doorlopen dat noodzakelijk was om op dit motortype een toelating te krijgen voor de binnenvaart.

#### **Testcyclus StageV past in EuroVI**

Al vijf jaar geleden was er bij NPS vraag naar schone diesels voor toepassing als voortstuwing in de binnenvaart. Er is met XEAMOS (xeamos.com) een compleet uitlaatgassysteem ontwikkeld voor marine-toepassingen en er zijn sindsdien projecten uitgevoerd met StageIIIB en StageIV-industriële motoren waar CCR2 werd gevraagd. Met StageV in de binnenvaart aan de horizon, vragen velen zich af waar het naartoe gaat in motorenland. EuroVI is de laatste norm voor het wegverkeer. Ligt daar een deel van de oplossing? NPS en Vink gingen met die vraag aan het werk.

**“Grotere uitdaging lag in de grote verschillen in de testcycli tussen EuroVI en StageV”**



De vermogens die DAF kan bieden lopen van 210 kW tot 375 kW, voor grotere vermogens zullen andere oplossingen moeten worden gezocht. Maar past de StageV-norm voor wat betreft zowel uitstoot als testcyclus in de EuroVI-norm? De uitstootlimieten van EuroVI liggen onder die van StageV. Een grotere uitdaging lag in de grote verschillen in de testcycli tussen EuroVI en StageV. Na onderzoek door TNO en de RDW werd vastgesteld dat voor vermogens onder 560 kW, de NRMM StageV-testcyclus past in die van EuroVI. Met groen licht van de RDW is die barrière dan ook geslecht en staat niets een nieuw succes van DAF in de binnenvaart in de weg.