



**Van Hool, Koningshooikt, Belgien**

# Die Perfektionisten

Einer der Schwerpunkte: Tanksattel.  
Unten links: die Maschinenhalle.  
Unten rechts: Domdeckel-Kasten  
in der Bearbeitung

Die Kombination ist in der Fahrzeug-Branche - vermutlich - einzigartig: Omnibusbau, Trailer und Tankcontainer. Zu studieren ist sie im belgischen Koningshooikt, 30 Kilometer südöstlich von Antwerpen.



**Schoon**

Fahrzeugsysteme &amp; Metalltechnik

www.fahrzeugsysteme.de



# TRANSPORTER-PROFI

**KIPPER-/  
PRITSCHENFAHRZEUGE**

**ANHÄNGELAST-  
ERHÖHUNG bis 3,5 t**

**INDIVIDUELLE  
AUFBAUTEN**

**ELEKTRO-  
FAHRZEUGE**

**Schoon Fahrzeugsysteme  
& Metalltechnik GmbH**

 Telefon 049 46/9 16 96-0  
 Telefax 049 46/9 16 96-28

www.fahrzeugsysteme.de

**W**er sich etwas mit der Herstellung von Anhängerfahrzeugen und Tankkesseln auskennt, versteht ganz schnell, weshalb bei van Hool das Fotografieren in den Produktionsanlagen verboten ist. Denn was man dort zu sehen bekommt, würde ich auch keinem verraten. Im Prinzip ist das Verfahren so: Von Achsen, Brems- und Lichtanlagen abgesehen, kommen von rechts diverse Blechtafeln in die Produktionsstraßen, und nach links werden die fertigen Kessel und Trailer herausgefahren. Was dazwischen geschieht, ist nach meiner – zugegeben nicht vollständigen – Kenntnis so ziemlich einmalig. Denn: Van Hool macht fast alles selbst. Deswegen gibt es nur einen kleinen Lagerbereich – nur wenn der hauseigene Werkzeugbau an seine Grenzen stößt, wird die Maschine schon mal in Auftrag gegeben. So die 85 t schwere Anlage, die Tankmantel-Bleche von 0,5 bis 15 mm Stärke rollt. Da hat der schwedische Hersteller auf dem Gussfundament höchstpersönlich eingravieren lassen, dass die Maschine von ihm hergestellt wurde. Nach Plänen von van Hool. Und es gibt keine zweite ihrer Art auf der Welt. Nebenan werden die Tankböden gewalzt. Wie man den Verzug des Materials mit dem später nötigen Radius zur Anpassung an den Mantel abgleicht, dafür hat man vor Ort nicht nur die nötige handwerkliche Erfahrung, sondern auch diverse Vorrichtungen und Messtechniken. Selbst entwickelt und die Messanlagen aufgeschaltet. Vier Röntgen-Anlagen besitzt das Werk zur Kontrolle der Schweißnähte.

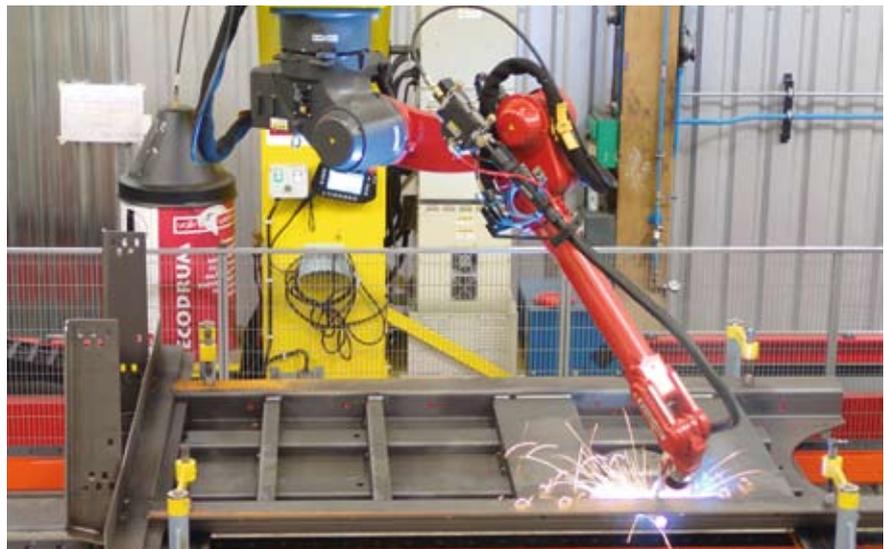
Im Fahrgestellbau geht es genauso zur Sache. Plasma- und Laser-Schneidanlagen liefern die Blechteile. Anschließend wird gekantet. Das Anheften geschieht

auf zwei Stationen noch manuell, aber das Durchschweißen erledigt ein Roboter. Der ist so eingerichtet, dass er anhand der Konturen der Stahlbaugruppe selbst erkennt, ob die ihm vorgegebene Programmierung mit dem vorgefundenen Werkstück übereinstimmt. So wird schon im Rohbau deutlich, weshalb van Hool bezüglich der Rationalisierung von Produktionsabläufen recht gelassen ist. Man braucht keine Schraubtechnik, denn die bringt angesichts der eigenen Ausrüstung keine Vorteile. Man braucht auch keine Reduzierung von Baureihen, um rentabel zu bleiben. Eher ist es umgekehrt: Weil das Produktionssystem flexibel ist, baut van Hool derzeit zunehmend aufgrund der Marktlage Spezialitäten – wie Telesattel und Trockenfrachtkoffer, gern auch mit komplizierteren Fahrgestellen. Sie könnten aufgrund der Techniken im Busbau mit GFK-Paneeelen auch auf der Stelle Kühlkoffer selbst herstellen. Machen sie aber bis heute nicht, weil es

sich wegen der Stückzahlen nicht lohnen würde. Dafür verkauft van Hool lieber die passenden Kühler-Fahrgestelle an die Karosseriebauer.

### Tanks mit Chassis oder ISO-Rahmen.

Während Tankfahrzeuge bei van Hool von Anfang an im Programm standen, kamen die Tankcontainer erst ab 1980 hinzu. Man könnte jetzt vermuten, van Hool habe hier ein Projekt gestartet, das lediglich die Tankerfertigung besser auslastet, denn bereits zur Gründungszeit wanderte die Tankcontainerfertigung über Südafrika, Japan, Korea bis – heute – nach China. Dass van Hool heute zu den Großen im Tankcontainer-Bau zählt, hat einmal mit der hauseigenen Automatisierung der Fertigung zu tun, zum anderen mit der Perfektion, die in Koningshooikt beherrscht wird. Die findet nach wie vor ihre Kunden. So viele Wettbewerber hat man bis heute in dem Geschäft nicht. In der International Tank Container Organi-


**Roboter für das Komponenten-Schweißen**

VAN HOOL

## Die Historie

Firmengründer Bernard van Hool, Jahrgang 1902, beginnt sein Berufsleben zunächst als Mechaniker auf dem Bauernhof seiner Eltern in Koningshooikt. Später baut er Maschinen für die Landtechnik, betätigt sich als Diamantschleifer, 1940 beginnt er ein kleines Fuhrunternehmen. Das wollte er eigentlich, so die Firmenchronik, zu einem Straßen- und Brückenbaubetrieb ausbauen. Um seine Mitarbeiter zu den Arbeitsstellen zu fahren, stellte er 1945 aus den Überresten eines alten Omnibusses einen funktionsfähigen Om-

nibus her. 1946 gründet Bernard van Hool seine Bus-Herstellung (er selbst fungiert als Konstrukteur und Werkzeugmacher), zunächst als reinen Karosseriebau, später werden nur noch Motor, Getriebe, Lenk- und Antriebsachsen hinzugekauft. Im Jahre 1957 wird eine Kooperation mit Fiat bezüglich dieser Teile aufgenommen, die bis 1981 hält. 1959 wird van Hool Generalimporteur für Fiat-LKW in Belgien. Dieser Zweig des Unternehmens wird in der Gesellschaft Catrabel separat geführt. Vereinzelt baut das Unternehmen zu der Zeit schon Aufbauten und Anhänger. Um saisonale Schwankungen im Busgeschäft auszugleichen, wird aber zunächst 1965

die Trailerproduktion als neuer Geschäftszweig aufgenommen. Knapp zehn Jahre später bekommt diese Abteilung „industriele voertuigen“ auf dem östlichen Teil des heute 55 Hektar umfassenden Werksgeländes ihre eigenen Fertigungsstraßen. Van Hool ist heute im Bussektor eine weltweit aktive Marke, der Exportanteil beträgt etwa 80 Prozent, welcher rund um den Globus verteilt wird. Wie beim Trailer auch, legt das Unternehmen größten Wert auf eine eigene, möglichst große Fertigungstiefe. Derzeit baut van Hool etwa 1.500 Busse im Jahr und rund 4.000 Trailer – die Tankcontainer nicht mitgerechnet – und hat rund 4.000 Mitarbeiter vor Ort.

sation (ITCO) sind gerade einmal 23 Hersteller vertreten – weltweit.

Van Hool baut in Sachen Kesseltechnik im Prinzip alles. Aluminium, Stahl und Edelstahl als Baumaterial, das alles durch die Gefahrgutklassen 2 bis 6 sowie 8 und 9. Erschwerend kommt beim ISO-

Container hinzu, dass er neben den CSC (Container)-Vorschriften und oft auch ADR-Recht auch IMO (Schiff-) und UIC (Bahn)-Kriterien erfüllen muss. Um die Daten und Prüfzulassungen unzerstörbar am Behälter anzubringen, werden die nötigen Angaben heute auf ein Edelstahl-

Schild gelasert. Damit sind aber noch nicht die Anforderungen der Kunden erfüllt. Abmessungen, Kammerteilungen, Schwallwände, Größe und Bauart der Domdeckel, Art der Einfassung, Bauart der Abdeckklappen, ohne oder mit Wasserdampf- oder Elektroheizung, Art der Isolierung, der äußeren Ummantelung und natürlich Ventile, Schieber, Kugelhähne, Kupplungen sowie Anordnung von Füll- und Entleerungsrohren: Das alles ergibt für jeden Tanker, ob mit eige-



Weitere Schwerpunkte: Tankcontainer und Chassis; Pritschenfahrzeuge



**Dass van Hool zu den Großen im Tankcontainerbau gehört, hat mit der hauseigenen Automatisierung zu tun.**

nem Fahrgestell oder im ISO-Rahmen, sehr schöne umfangreiche Produktspezifikationen. Ein paar davon werden in einem späteren Bericht hier vorgestellt.

Dass van Hool so schnell keiner Herausforderung aus dem Weg geht, war in Kortrijk zur Trailer 2007 zu sehen: ein Edelstahl-Tanksattel mit Ausschubkolben im Kessel für die Beförderung von Flüssigkeiten, die eher so wie Pasten fließen. Im Bereich Silo baut van Hool verschiedenste Alu-ISO-Container sowie Kippisilos. Die bekommen meist Alu-Chassis, die seit ein paar Jahren mit geschraubten Querträgern ausgestattet sind.

**Pritsche/Plane.** Zu den einfacheren Aufträgen gehören in Koningshooikt die Pritschenfahrzeuge. Die sind heutzutage jedoch oft gar nicht so einfach, denn in der Krise kaufen die Leute, die auch in der Krise investieren können. Und die brauchen in der Regel spezielle Ausführungen rein äußerlich „einfacher“ Curtainsider. Das kann ein Dreiachs-Sattel sein mit Stangenlenkung der dritten Achse und Mitnehmstapler-Aufnahme sowie einem speziell geformten Außenrahmen, an den man Schienen quer einschrauben kann, mit denen wiederum Glasgestelle fixiert werden können.

Den klassischen „Jumbo“ mit Volumen-Curtainsider-Aufbau und Tandemachs-Anhänger bietet van Hool natürlich auch. Renner in diesem Sektor sind wohl die Megatrailer, derzeit mit einer Halshöhe von 75 mm gefertigt. In dem Bereich hat man eine treue Kundschaft und, wie mir vor Ort erklärt wurde, einen beinharten Wettbewerb mit den Kollegen in Deutschland.

Obwohl van Hool zu den Pionieren der 5.300-kg-Sattelcurtainsider gehört, und das Ausschneiden von Rahmenstegen und diverse Alu-Applikationen im Griff hat: Der klassische Aufbau für den heimischen – 44 t Zuggewicht – Markt hat nach wie vor die Stirnwand mit den Stützsäulen auf Rahmenbreite zusätzlich zu den Ecksäulen. Und auch die Schieberunge mit der Gussteil-Klaue für den Außenrahmen, die van Hool in der Form bestimmt schon 15 Jahre baut, ist nicht die leichteste.

Weil diese Langhebel-Technik in Kombination mit dem Materialeinsatz dem Fahrer auch größte Be-

handlung verzeiht, ist niemand auf die Idee gekommen, etwas anderes anzubieten.

**Aussichten.** Weil der erste und bisher einzige Trailer-Test mit einem Van-Hool-Curtainsider schon 13 Jahre (seinerzeit bei der Spedition Albers in Nordenham) zurückliegt, und weil im Moment die Tanker vorgehen, kommt das Container-

chassis- und Pritschen- wie Telesattelprogramm etwas später. Versprechen kann ich jetzt schon: Perfektionismus von van Hool gibt es an vielen Baureihen zu sehen.

FOLKHER BRAUN

Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.kfz-anzeiger.com](http://www.kfz-anzeiger.com)



## Schon gebucht? Ihre Anzeige in der IAA-Messeausgabe!

Im **KFZ-Anzeiger 18/2010** finden Sie eine große Auswahl an Informationen über die Messe, die Aussteller, ein Ausstellerverzeichnis, den Hallenplan, News, Highlights und Trends zur IAA 2010



**23.–30. September 2010**  
in Hannover  
Besuchen Sie uns!  
Halle 14/15, Stand A10

Erscheinungstermin:  
**16. September 2010**  
Redaktionsschluss: 30. August  
Anzeigenschluss: 7. September

Telefonische Buchung/Beratung:  
Cornelia Assem,  
Tel. +49 (0)21 51/51 00 -1 23  
E-Mail: [cornelia.assem@stuenings.de](mailto:cornelia.assem@stuenings.de)

