



Otokar Kent Electra

BUSWORLD TURKEY 2020 ISTANBUL

# Turkse fabrikanten vooral op zoek naar exportmarkten

**Begin maart werd alweer de achtste Busworld Turkey gehouden in Istanbul. COVID-19 heette nog coronavirus en reizen kon nog. Europa had nog geen 'last', al waren de journalisten die van over de wereld naar Istanbul waren gekomen, wel al beducht voor wat er gaande was. Krap een maand later is alles anders. Het verandert niets aan Busworld Turkey, dat een succesvolle beurs werd. Geheel gericht op de Turkse markt, waarbij Turkse fabrikanten stuk voor stuk melden dat ze vooral naar exportmarkten kijken. Een overzicht.** TEKST EN FOTOGRAFIE: JOS HAAS

Dat fabrikanten als Otokar, Anadolu Isuzu en Karsan vooral de exportmogelijkheden onderzoeken is niet zo vreemd. De Turkse markt is verleden jaar in elkaar geklapt, alle segmenten laten een krimp zien van soms wel meer dan vijftig procent. Daarbij doen ook verhalen de ronde dat één fabrikant, het uit de as herrezen

BMC, bijna onverslaanbaar lijkt waar het gaat om het winnen van tenders. Was BMC twee jaar geleden nog wel aanwezig op Busworld Turkey met een giga-stand en verleden jaar op de IAA, toen met een serie splinternieuwe trucks, nu schitterde het door afwezigheid. Ondanks de tegenslag voor de Busworld-

organisatie door het coronavirus, dat in ieder geval de Chinezen thuis hield en waardoor veel Aziatische bedrijven en bezoekers het lieten afweten, passeerden toch nog 7935 bezoekers uit 75 landen de toegangshekken. Zij bezochten in totaal 128 standhouders, grote en ook veel kleine meest Turkse toeleveranciers. Busworld's Turkse partner HKF Trade Fairs toonde zich dan ook zeer tevreden. Ook Vincent Dewaele, ceo of Busworld International, was ondanks de tegenslag van het zich al op dat moment over de wereld verspreidende coronavirus, opgetogen over de positieve reacties. Busworld Turkije is bovenal een beurs waar relaties worden aangehaald en zaken worden gedaan. De geluiden daarvan stemde hem tevreden waarmee hij met een positieve blik vooruit kijkt naar de editie van 2022. Twee jaar geleden trok Busworld Turkije 115 exposanten

uit achttien landen en meer dan 10.000 bezoekers uit 107 landen.

### Temsa

Onder de 128 bedrijven bevonden zich negen bus- en touringcarfabrikanten die 35 bussen, touringcars en vooral minibussen hadden meegebracht. De grote 'Europese' fabrikanten waren er niet. Opvallend was dat een andere grote fabrikant, Temsa, nog zo prominent aanwezig op Busworld Brussel, eveneens ontbrak. December 2019 raakte de fabrikant uit Adana 'weer' in de financiële problemen. 'Weer' omdat eerder in mei 2019 Temsa door de eigenaren, de familie Sabanci, verkocht werd aan de Zwitserse investeerder True Value Capital Partners, opgericht volgens Bloomberg financiële nieuwssite op 9 april 2019 en in de Turkse pers veelbetekenend 'little-known Swiss investment firm' genoemd. Het overnamebedrag zou 65 miljoen US-dollar hebben bedragen of wel 375 miljoen Turkse lira, inclusief schulden. De 'Zwitsers' hebben er niet lang plezier van gehad, resulterend in een bijna faillissement in december 2019. De gang van zaken leidde zelfs tot vragen in het Turkse parlement. De reddende hand werd namelijk toegestoken door de vroegere eigenaren, de Sabanci familie. Een familie met diepe zakken, want onder andere eigenaar van de Akbank. Een prijs is niet bekend gemaakt. Toeval of niet, de Turkse pers rapporteerde dat een half jaar voor de verkoop aan de Zwitsers, de Sabanci Holding bij verschillende banken leningen aan was gegaan voor 500 miljoen lira (87 miljoen US-dollar), waarmee een deel van de toenmalige schuld van Temsa van 850 miljoen lira (circa 150 mil-

joen US-dollar) bij de Akbank, zou zijn afgelost. Daarentegen zou Temsa op dat moment weer een cashpositie hebben gehad van 700 miljoen lira. Op Busworld Turkey zoemde een gerucht rond dat Temsa samenwerking zou zoeken met Skoda Electric.

Sabanci is één van de drie grootste industriële conglomeraten in Turkije. Een andere is de Koç familie, ook actief in de bussenwereld, want eigenaar van Otokar. Een volgende grote speler in Turkije, Anadolu Isuzu, is ook al eigendom van zo'n enorm conglomeraat, de Anadolu Group. Althans voor 55 procent, want het Japanse Isuzu bezit zeventien procent van de aandelen en de Itochu Corporation bijna dertien procent. De rest wordt verhandeld op de Turkse beurs. De Anadolu Group telt tachtig bedrijven waar 80.000 werknemers een baan vinden.

### Otokar

Dat Temsa er niet was is natuurlijk jammer. Het is in ons deel van Europa waarschijnlijk het bekendste Turkse busmerk, al doet vooral Otokar tegenwoordig goede zaken in de Benelux onder de hoede van het Belgische AM Buses. Het nieuws van Otokar bestond uit een nieuwe Territo U schoolbus en een Kent U low entry. Goed nieuws was ook dat de Kent Electra, dit jaar in productie zal gaan. Otokar is op haar thuismarkt sterk in het minibussegment. H. Basri Akgül, assistant general manager, meldde echter dat de afzet in Turkije in 2019 met meer dan vijftig procent was ingestort, hetzelfde geldt volgens hem ook voor de standaard en gelede OV-busmarkt. Desondanks wist Otokar er haar marktaandeel met negen procent op te krikken. Trots meldt men dat Otokar in 2019

nog altijd het best verkopende busmerk in Turkije is en dat op iedere drie verkochte bussen er één van Otokar is. De omzet verleden jaar bedroeg 360 miljoen euro, een stijging van 45 procent(!). Het grootste deel hiervan, 303 miljoen euro komt uit de export – vijftig landen –, die met 78 procent toenam. Bijzondere cijfers. Enkele goede klanten van Otokar zijn Malta, Roemenië waar Boekarest verleden jaar 400 Otokars in gebruik nam, Italië, Servië en Frankrijk, waar al zo'n 2200 Otokars rondrijden.

Voor haar thuismarkt produceert Otokar de mini- en midibussen Sultan en Doruk, die bij ons beter bekend zijn als Navigo T en Ulyso. De Sultan Mega is 8,5 meter lang en geschikt voor 35+1+1 mensen en ook leverbaar in 7,2 meter met een capaciteit van 29+1 passagiers. De Doruk T, of liever de Ulyso T, is groter en biedt plaats aan 39+1+1 mensen. Dit model is rijk uitgerust met de bekende veiligheidssystemen, zoals Lane Departure Warning System (LDWS), advanced AEBS braking system, ASR en ESP.

Opvallend was de aankondiging eerder dit jaar dat Otokar en Iveco een contract hadden gesloten voor de productie van Iveco-bussen in de Otokar-fabrieken. Volgens ingewijden kon Iveco de vraag niet meer bijbenen en anticipeert het hiermee op de toekomst omdat alleen al in Frankrijk een enorm aantal oudere bussen aan vervanging toe is en Iveco daar blijkbaar veel van verwacht. Maar dit was nog wel vóór de coronacrisis.

### Anadolu Isuzu

Ook Anadolu Isuzu richt zich op de Europese markt om de klappen op te vangen die de >>



Otokar Sultan Mega, populair in Turkije



Anadolu Isuzu doet het goed op de Benelux-markt



Karsan Atak Electric met BMW-techniek



Een beetje verstoppt: Mercedes Luxury Atego Tourism



Een zeer luxe Erduman bus



Revar exporteert naar 42 landen



Aan luxe busjes geen gebrek



Bur-Can werkt vooral met Iveco Daily

Turkse thuismarkt de afgelopen twee jaar heeft gekregen. Maar Tuğrul Arıkan, general manager, meldde dat de thuismarkt dit jaar weer groeit. Overigens bestaat een Anadolu Isuzu bus voor zeventig procent uit onderdelen geproduceerd in Turkije. De busfabrikant wil binnen vijf jaar actief zijn in alle Europese landen. Het exporteert nu naar 42 landen maar dat moeten er in 2023 zestig zijn. Het wil die landen vooral veroveren met de Isuzu Novociti Life, volgens de fabrikant één van de favorieten in Europa en door zijn afmetingen geschikt voor steden met nauwe straten. Hij is uitgerust met een FPT NEF4 Euro 6D motor met 186 pk en 680 Nm aan koppel. Anadolu is verleden jaar met een nieuwe Benelux-vertegenwoordiging gestart en dat werpt zijn vruchten af. Inmiddels zijn er al meer dan dertig Isuzu's verkocht in België, waar in Nederland de belangstelling voor dit Turks-Japanse product eveneens toeneemt. In Frankrijk verkocht Anadolu Isuzu er 300 in 2019. Het verwacht daar dit jaar een verdubbeling vanwege uitgestelde investeringen en vervanging van class 2 bussen. Verwachtingen uitgesproken vóór de coronacrisis uiteraard.

Verleden jaar op Busworld Brussel was hij al te zien, de elektrische Isuzu Novociti Volt.E, een midibus met een 140 kWh batterij voor 210 kilometer of 268 kWh voor 400 kilometer. De motor levert 255 kW met 2355 Nm. Daarnaast levert Anadolu Isuzu stadsbussen in verschillende lengtes met gasmotoren, zoals de Citiport 12 CNG. Turkije volgt EU in milieu regelgeving. Veel steden in Turkije zetten voorlopig in op CNG-bussen want de elektrische infrastructuur is niet voldoende om e-bussen op grote schaal in te zetten. Men ziet CNG als een oplossing voor de transitie naar uiteindelijk zero-emissie vervoer. Daarnaast is er een groeiende interesse van OV-bedrijven en -autoriteiten en gemeenten in connectiviteit. Tuğrul Arıkan: "De bus zal worden als een smartphone." Behalve in de Europese markt ziet hij ook groeimogelijkheden in Zuid-Amerika. De voorbereidingen worden getroffen om in 2021 de entree te maken.

#### Karsan

Ondanks dat het Turkse Karsan al weer heel wat jaren probeert voet aan Europese grond te krijgen, lukt dat nog niet echt. Nu is het merk

in onze contreien misschien ook meer bekend als fabrikant van taxi's, maar dan modellen die niet aanslaan in West-Europa. Maar het 53 jaar oude Karsan bouwt ook minibussen, zoals de Jest en Atak, die het op Busworld Turkey liet zien. Dat ze hier misschien nog niet populair zijn zegt weinig. Sinds de introductie in 2018 verkocht Karsan 68 Jest Electric in acht landen en achttien van de grotere Atak Electric, die in juni verleden jaar werd gepresenteerd. De aandrijflijn is het resultaat van een samenwerking met BMW, dat de elektrische motor levert. Karsan heeft een productiecapaciteit van 18.000 voertuigen per jaar bij een één ploegdienst en produceert ook de Hyundai H350 besteller en bussen voor het Italiaanse Menarinibus.

De Jest Electric is een zes meter lange lage vloer minibus voorzien van een BMW elektrische motor van 125 kW, die wordt gevoed door een 44 of 88 kWh batterij, ook van BMW. Het geheel zou goed moeten zijn voor een actieradius van 210 kilometer, te vergroten via recuperatie met 25 procent. Het opladen gaat in acht uur bij een 7,4 kW AC-aansluiting. Snel laden kan in één uur. De Jest beschikt over een



Heel veel toeleveranciers op Busworld Turkey

ABB laadapparatuur voor de e-pioniers



De nieuwe F-Series Euro 6D van Cummins

volledig digitaal dashboard en usb-aansluitingen voor de passagiers. De grotere Atak Electric met een 230 kW motor biedt een actieradius van 300 kilometer op een 220 kWh batterij van BMW bestaand uit vijf modules van 44 kWh. De Atak heeft in vijf uur een volle batterij of in drie uur bij snelladen. De Atak kan maximaal 52 passagiers meenemen waarvan er 22 of 25 een zitplaats hebben, afhankelijk van de configuratie.

### Mercedes Luxury Atego Tourism

Turkije kent van oudsher veel automotive-bedrijven, veelal gesitueerd rond de stad Bursa. Veel van deze bedrijven bouwen personenbusjes voor de lokale markt. Waar bij een 'normale' economie in Turkije, de minibussen in grote aantallen worden gebouwd door de grote fabrikanten, richten de 'kleintjes' zich op het luxe en zeer luxe segment. Zo ook Erduman Automotive. Het bouwt Sprinters om tot uiterst luxe VIP-busjes, die van alle gemakken zijn voorzien. Nadeel is dan weer dat ze maar vier passagiers kunnen meenemen, in bijzonder luxe stoelen, dat dan weer wel. Dit keer had Erduman niet alleen Sprinters op de

stand staan maar ook een midibus op Mercedes-Benz Atego chassis die verleden jaar werd gepresenteerd. En die ziet er zonder meer goed uit en wellicht ook interessant voor ons deel van Europa, waar de luxe VIP-busjes nu eenmaal minder populair zijn maar die wel veel aftrek vinden in het Midden-Oosten, Rusland, Korea en de Verenigde Staten. Maar ook deze Mercedes Luxury Atego Tourism, zoals Erduman hem heeft gedoopt, is voorzien van de nodige luxe. Hij biedt in twee lengtes, 8 en 9 meter, plaats aan 33+1+1 of 37+1+1 mensen. Op de Erduman-stand op Busworld Turkey was een wit exemplaar gestald die direct na de beurs door de nieuwe Griekse eigenaar in gebruik zou worden genomen. Erduman Automotive is in 1990 opgericht door vijf broers.

### Toeleveranciers

Een groot deel van de 128 bedrijven die op Busworld Turkey acte de precense gaven, bestond uit toeleveranciers. Je kan het zo gek niet bedenken qua automotive-onderdelen of in Turkije is er wel een leverancier voor. Het gaat van ruitenwissers tot ruiten, stoelen uiteraard, complete frontsecties opgebouwd uit

kunststof, koplampen, videoschermen, dashboards, infotainmentsystemen, routedisplays, de kleinste elektronica-onderdelen et cetera. Zo toonde Revar haar nieuwste producten op het gebied van deuren, liften en oprijplanken, al dan niet automatisch. Dit familiebedrijf uit Bursa exporteert naar 42 landen en heeft een vestiging in Algerije. Het werkt met verschillende busfabrikanten samen, zoals Temsa, ter verbetering van haar producten. Onder andere heeft het projecten lopen met Mercedes-Benz, zo werd medegedeeld. Maar er was niet alleen 'hardware' te vinden ook verschillende softwareleveranciers hadden Busworld gevonden, alles vanwege de toekomst van 'connectivity' en 'Internet of Things', twee relatief nieuwe onderwerpen in de buswereld. Het waren overigens niet alleen Turkse bedrijven, maar ook afkomstig uit Duitsland, Italië, Portugal, Spanje, Zweden en Taiwan. Nogmaals, dit was nog voor de coronacrisis in Europa doorbraak. Buiten de lokale leveranciers waren de grote internationale spelers zoals Cummins, Allison Transmission en Voith aanwezig op Busworld.

### Cummins

Cummins lanceerde in Istanbul haar laatste ontwikkelingen op Euro 6D gebied: de 2,8 liter en 3,8-liter F Series. Compacte motoren zonder EGR en speciaal gebouwd voor toepassing in midibussen. Cummins belooft met deze vernieuwde F-Series meer koppel bij een zuiniger verbruik. Daarbij moeten ze ook stiller zijn geworden. De krachtbronnen leveren een vermogen van 129 tot 188 pk (96-140 kW) met maximaal 700 Nm aan koppel, hierin geholpen door een nieuwe turbo met variabele geometrie. Het nieuwe elektronisch motormanagementsysteem voorziet ook in telematicaverbindingen en stuurt het stop/startstelsel aan. De betere efficiëntie van de motor-layout verlaagt de NOx-uitstoot en een nieuw filtersysteem zou 99 procent van de roetdeeltjes eruit moeten filteren. Twee jaar geleden liet Cummins in Turkije haar elektrische aandrijving voor bussen zien. Dat systeem was nu weer aanwezig en zichtbaar in een opengewerkte bus waarbij de werking van het systeem en hoe de energie zich erdoor beweegt, aanschouwelijk werd gemaakt met leds. En omdat we toch in Turkije waren, wilde Cummins graag nog even kwijt dat met de duizenden bussen die in Turkije rondrijden met een Cummins Euro 6 motor het daarmee met vijftig procent marktaandeel, marktleider in Turkije is. <<