



Punch Powertrain

China Verlangt naar Traploos

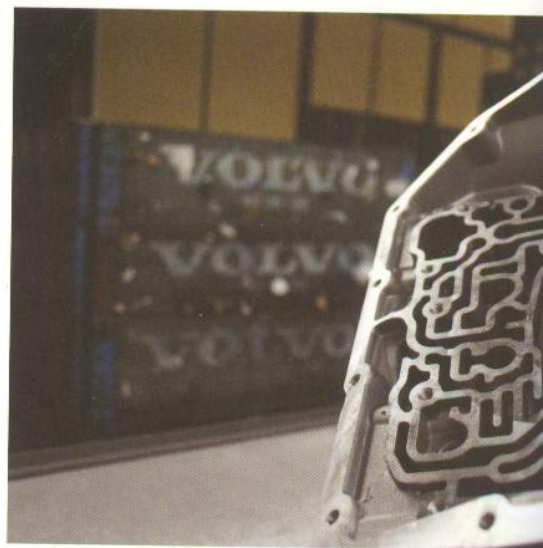
Punch Powertrain, ook wel bekend als 'ZF Sint-Truiden' stond enkele jaren geleden op het randje van faillissement. De ZF-fabriek werd in 2006 verkocht aan Punch en 'Punch Powertrain' was geboren. Nu, in 2008, staan er op het terrein verscheidene Chinese automerken waarvan enkelen zich zelfs nog in de prototype-fase begeven. Klanten worden uitgekozen omdat de vraag te hoog is. Deze fabriek floreert meer dan ooit tevoren. Hoezo? Het antwoord was niet het ontwikkelen van CVT's voor de Europese markt, maar voor de Chinese markt.

Tekst - Rik de Vrieze

Foto's - Rob Lammers

De geschiedenis van dit bedrijf gaat nog een stukje verder terug dan ZF. Het is begonnen met de bretels-aandrijving van de DAFjes en later de Volvo's. Later is men de duwband CVT gaan produceren die onder andere in enkele Rovers en de Volvo 440's is gemonteerd. Op dit moment worden in Sint-Truiden de CVT's voor de Mini's geproduceerd. Het mooie van de productie is dat alles "in house" wordt gedaan. De meeste van de onderdelen in de CVT worden zelf gemaakt, dat zie je tegenwoordig niet zoveel meer. Bijvoorbeeld het slijpen van de schijven voor de CVT-aandrijving gebeurt binnen de poorten. Dit is heel specialistisch werk door het verloop in radius. Punch houdt zich ook bezig met de productiekosten. In China staat een grote fabriek waar de CVT's voor de Chinese markt worden gebouwd. Waarom? Simpel, de arbeidskosten zijn zo laag dat de productiekosten met 20% lager zijn. Het assembleren van een CVT is handwerk gecombineerd met enkele automatische processen. Zo worden geautomatiseerd de lagers erin geperst en getest op ruis en eventuele beschadigingen.

Bij Punch Powertrain te Sint-Truiden rollen jaarlijks 80 000 versnellingsbakken van de band terwijl er in China ook nog eens 100 000 geproduceerd worden op jaarbasis. Behalve aan de productielijn wordt er op de locatie Sint-Truiden



ook door het 'research & development'-team gewerkt. Ontwerpen van versnellingsbakken, materiaalonderzoek en zelfs de ontwikkeling van een complete aandrijflijn (voor een bepaald Nederlands automerk wat we niet mogen noemen), worden hier onderzocht en uitgewerkt. Dit alles met in het achterhoofd: een zo hoog mogelijk rendement en een hoge klanttevredenheid.

Dit laatste brengt ons op het volgende. De CVT's die tegenwoordig ontwikkeld worden in België worden minimaal 200 000 km getest aan de testbank. Als de bak dan gedemonteerd wordt mag er géén, dus niet weinig, slijtage plaats gevonden hebben. De versnellingsbak van Punch heeft een lange levensduur. Net zo lang, al dan niet langer, dan de auto zelf.

Niet alleen de versnellingsbak zelf wordt ontwikkeld in Sint-Truiden. Tegenwoordig heeft een beetje transmissie namelijk ook zijn eigen TCU (transmissie control unit). In de loop van de tijd is deze unit van hydraulisch-mechanisch naar zelfdenkend elektronisch gegaan. Met belangrijke regelfuncties zoals het niet kunnen schakelen tijdens het maken van een bocht, niet te vroeg terugschakelen, niet te laat opschakelen etcetera etcetera. Alles kan en wordt geregeld door het TCU.

We 'zappen' even terug naar het floreren van Punch Powertrain. Hoe is dat toch mogelijk. Eigenlijk heel simpel. In europa hebben 850 op de 1000 inwoners een auto. In China is dit slechts 1 op de 1000, nog sterker: in India is dit 1 op de 2000! En met een klein rekensommetje kom je er dan achter dat er in China én India nog miljarden auto's verkocht kunnen worden.

Er zijn een aantal problemen die overbrugd moeten worden. Zo is er een taalbarrière die even overwonnen moet worden en is het testen van de auto's niet toegestaan op de openbare weg. De afwerking van zo'n Azië doet niets onder ten opzichte van de Koreanen die we al veelvuldig zien rijden in Nederland. Een ritje met de chinees slaan we dan ook niet af. Het is slechts een testmodel en het leer is bijvoorbeeld vervangen door een plasticvariant. Het uiterlijk heeft veel van een kruiser van een Megane CC en een SLK'tje. En dat voor minder dan 10 000 euro. Als we vragen of het mogelijk is om een Chinese 'Coupé Cabriolet' op kenteken te krijgen wordt een resoluut antwoord: "Nee, dat is onmogelijk". Toch is het concern ervan overtuigd dat de Chinese 'bootje' en 'slagschepen' langzaam aan deze kant op komen. We kunnen niet anders dan afwachten.

Er zijn verscheidene spannende projecten waar het bedrijf zich mee bezig houdt. Niet alleen is het belangrijk om in Azië voet aan de grond te krijgen, maar ook het imago van de nationaal bekende CVT kan wel wat extra's gebruiken. Daarom is er een tijdje terug een Mini aangepast door Punch. En niet zomaar een Mini, maar een Cooper Works 'GP'. De 'hotste' die gemaakt is in een beperkte oplage van 2000 wereldwijd. 218 pk op 1100 kg met daaraan een CVT gekoppeld. Klinkt saai? Schijnt van niet! Juist om die reden is deze auto gebouwd. Als bewijs dat een continu variabele transmissie NIET saai is. Helaas staat het makkertje op dit moment op de boot van Beijing naar huis. Anders hadden we het aan den lijve kunnen ondervinden. Dan bewaren we dat voor de volgende keer!

