

NAJAAR 2019/LENTE 2020

DAF

IN ACTION



DE
WIND
MEE

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

Veilig remmen. Beter rijden. Intarder!

Nu nog sterker! De nieuwe DAF XF en CF met de sterkste ZF-intarder aller tijden: 15% meer remkracht. Volledig in het remmanagement geïntegreerd en optimaal afgestemd op het eerste transmissieconcept ter wereld, ZF-TraXon, maakt de ZF-Intarder het aandrijflijsysteem van de nieuwe DAF-modellen compleet. De hydrodynamische stromingsrem ZF-intarder maakt remmen mogelijk zonder fading en slijtage, ontlast de bedrijfsremmen met tot wel 90% en verlaagt daarbij tevens de onderhoudskosten tijdens de gehele levensduur van het voertuig. Bovendien profiteert het milieu van verminderde remstof- en geluidsemissies. zf.com/Intarder



see. think. act.



CIJFERS

Niet alleen een bron voor belangrijke informatie waar je daadwerkelijk wat aan hebt, maar ook een bron van vermaak, van leuke weetjes. In deze editie van DAF in Action komt u op elke pagina wel cijfers tegen. Wist u bijvoorbeeld hoeveel trucks we in onze fabriek in Eindhoven per ploeg bouwen? Voor hoeveel kilometer een DAF ontwikkeld wordt? Hoeveel DAFs er inmiddels met het comfort- en veiligheid verhogende Adaptive Cruise Control rondrijden? Wat het maximale gewicht van een truck mag zijn in Brazilië? Uit hoeveel kilometers het wegennetwerk daar bestaat? Hoeveel chauffeurs er meededen aan onze European Driver Challenge? En er zijn nog veel meer cijfers die tot de verbeelding spreken. Zoals: hoeveel passagiers kan het cruiseschip Nieuw Statendam vervoeren? En hoeveel eieren, kilo's vlees en vis verorberen ze per dag? Hoeveel trucks (DAFs, natuurlijk) zijn er nodig voor de bevoorrading van dit majestueuze vlaggenschip van de Holland America Lijn?

Al deze en nog veel meer cijfers lopen als een rode draad door deze editie van DAF in Action. Sommige leuk om te weten, andere vooral interessant. Hoe dan ook: stuk voor stuk even indrukwekkend.

Maar bij elkaar opgeteld getuigen ze van de kracht van DAF: een wereldwijd hightech kwaliteitsmerk met prachtige klanten, trotse topchauffeurs en fantastische medewerkers. Dat klinkt misschien onbescheiden, maar soms kun je niet om de cijfers heen...



Harry Wolters
President-directeur, DAF Trucks N.V.

- 4** De wind mee
- 8** Twee keer naar de maan en terug: hoe bouw je een truck?
- 10** Blikvanger: welke effecten hebben de kleuren van vrachtwagens?
- 15** Meer comfort en veiligheid dankzij ACC
- 18** DAF in Brazilië
- 20** DAF International Driver Challenge
- 22** Cruiseschepen bevoorraden
- 28** Bertschi: leverbetrouwbaarheid van het grootste belang
- 30** Nieuws



Williams Shipping weet hoe het moet slagen in een concurrerende markt



Wegtransport in Brazilië is nog een echt avontuur.



Al meer dan 250.000 DAF-chauffeurs weten dat Adaptive Cruise Control het leven aangenamer en veiliger maakt.



Welke effecten hebben de kleuren van vrachtwagens?

DE WIND MEE



Als je aan zwaar transport over de weg denkt, is Williams Shipping niet het eerste bedrijf waar je aan denkt. De onderneming heeft zijn wortels tenslotte in de scheepvaart. Toch vormen de wegtransportactiviteiten en dan met name speciaaltransport het hart van Williams Shipping.

Door: Andy Adams

Niet veel bedrijven in het zwaartransport kunnen praten op een geschiedenis van 125 jaar en nog minder kunnen zeggen dat ze na al die jaren nog steeds een familiebedrijf zijn. Maar Williams Shipping, gevestigd in Millbrook, Southampton (Engeland), is een verrassend gediversificeerd en veerkrachtig bedrijf dat weet hoe het moet slagen in een

concurrerende markt. Een deel van die veerkracht komt van het werken in vier verschillende sectoren - maritieme diensten, logistiek, containerverhuur en de verkoop en distributie van smeermiddelen voor de scheepvaart.

Het begon allemaal in 1894, toen de dertigjarige Georg Williams voor zichzelf begon. Hij kocht een sloep van de Engelse marine en verbouwde deze tot een klein zeilvrachtschip met een laadvermogen van 20 ton. Van dit eenvoudige begin ontwikkelde Williams Shipping zich in de loop der jaren tot een bedrijf dat zich niet alleen bezighoudt

met scheepscharter (het beschikt over een vloot van 26 schepen), maar ook met kraanverhuur, havendienstverlening en het leveren van ondersteuning aan rederijen, olieterminals, expediteurs, scheepsagenten en de energiesector.



NIEUWE ZEEËN BEVAREN

In het begin van de jaren vijftig begon Williams Shipping met het uitbreiden van haar activiteiten naar andere sectoren, vertelt Colin Williams, broer van de huidige directeur John. "We wonnen een contract voor het bevoorraden van tankers die in de haven van Southampton lagen", vertelt hij. "Daar zat vaak smeerolie bij. Dat werd zo succesvol, dat Esso besloot haar voorraden in ons magazijn op te slaan. Snel daarna vroegen ze of wij ook het beheer konden doen. Van daaruit ontstond vervolgens onze eigen maritieme smeeroliedivisie."

RUGGEGRAAT

"In die tijd had Esso twee raffinaderijen", gaat Colin verder. "Eén in Fawley, bij Southampton en één in Milford Haven, in het zuiden van Wales. Het kwam vaak voor dat tankers op weg naar Southampton moesten uitwijken naar Fawley. Onhandig, want de bevoorrading van die schepen lag bij ons in Southampton, ruim 300 kilometer verderop. Daarom investeerden we in een nieuwe vrachtwagen, waarmee we regelmatig op en neer reden." Dat bleek het begin van weer een nieuwe bedrijfstak: wegtransport. "Eind jaren zestig kwam mijn broer Eric ook in de zaak en hij focuste zich op het verder ontwikkelen van de wegtransportactiviteiten. Een van onze

klanten was Monsanto Chemicals waar we polyethyleen voor vervoerden, in die tijd een bijproduct van het raffinageproces. Uiteindelijk hadden we een vloot van 12 trucks, beschilderd in hun huiskleuren. Dat werd de ruggegraat voor onze wegtransportdivisie, want niet snel daarna gingen we ook voor andere klanten werken.”

EIGEN KOERS

In 1982 viel Monsanto weg als klant. Williams Shipping zat echter niet bij de pakken neer en ging op zoek naar nieuwe klanten. “Gaandeweg concentreerden we ons steeds meer op het vervoeren van overmaatse, zware en ingewikkelde lading”, vertelt Colin. “Toen al zagen we dat de marges in het algemene wegtransport ongelooflijk dun zijn en dat we deze flink konden verhogen door ons te richten op uitzonderlijk vervoer. We volgden dus onze eigen koers.”

CONTAINERS

De logistieke divisie behelst van de dag algemeen, zwaar, nationaal en internationaal transport, industriële verhuizingen, het verhuur van speciale trailers en opslag. En niet te vergeten: de verhuur en verkoop van containers, “In 1993 kregen we een telefoontje van een vervoerder met de vraag of we hem konden helpen bij het vinden van 20- en 40-voets containers”, zegt Colin. “Mijn broer Eric bood aan die te zoeken en van daaruit groeide de business verder.” Inmiddels heeft de containerdivisie – opererend onder de naam Willbox - zo’n 3.000 containers in de verhuur en een gezonde verkoopstak.

TURBINEBLAD

De zwaartransportactiviteiten van Williams Shipping concentreren zich natuurlijk met name rondom scheepvaart-gerelateerde ladingen, maar de activiteiten hebben zich inmiddels ook uitgebreid naar onder andere de wegenbouw en de olie- gas- en windenergiesector. Op de dag van het interview stond bijvoorbeeld het vervoer van een dertig meter lang windturbineblad naar het Isle of Wight op de planning.



**We volgden
dus onze
eigen koers**





VERVOLG DE WIND MEE

Andere recentelijke opdrachten waren bijvoorbeeld het verplaatsen van twee 38 meter lange loopplanken in de haven van Southampton en het vervoer van een 30 meter lange voetgangersbrug van Southampton naar Chichester. "Veel van onze opdrachten krijgen we via bedrijven die zelf niet de kennis, de chauffeurs of de uitrusting voor dit soort klussen hebben", aldus Colin. "Vaak werken we voor transporteurs die veel groter zijn dan wij, maar niet de specialistische uitrusting hebben."

ZWAAR GESCHUT

Uiteraard beschikt Williams Shipping over een indrukwekkende vloot voertuigen om al die activiteiten uit te voeren: twee 26-tons CF bakwagens voor de maritieme smeerolie-activiteiten, twee 32 –tons CF's, uitgerust met HIAB kranen, die vooral worden ingezet voor zusterbedrijf Willbox, een drie-assige XF trekker met HIAB kraan, die - in combinatie met een 40-voets trailer - bedoeld is voor het vervoer van grotere ladingen en negen 44-tons drie-assige XF trekkers voor algemeen vervoer. En dan natuurlijk het echte zware geschut: zes XF's voor uitzonderlijk vervoer. Twee daarvan zijn 6x2 65-tonners, nog twee zijn 6x4 80-tonners en de laatste - de jongste loot aan de stam - is een 8x4 die maar liefst 150 ton aankan. "We gebruiken al jarenlang DAFs", zegt operations manager David Nightingale. "Ze zijn ontzettend betrouwbaar en de ondersteuning van de dealer is uitstekend. Natuurlijk kijken we wel eens met een schuin oog naar andere merken, maar we hebben nog geen enkele reden gevonden om over te stappen." Ook de twintig chauffeurs zijn volgens Nightingale zeer tevreden met hun DAF, met name de XF-chauffeurs die beschikken over een Space Cab of een Super Space Cab. Een zegen wanneer eens een nachttje moet worden overgestaan. In 2021 zal de hele XF-vloot bestaan uit Super Space Cab.



**De jongste loot
aan de stam is een
8x4 die maar liefst
150 ton aankan**



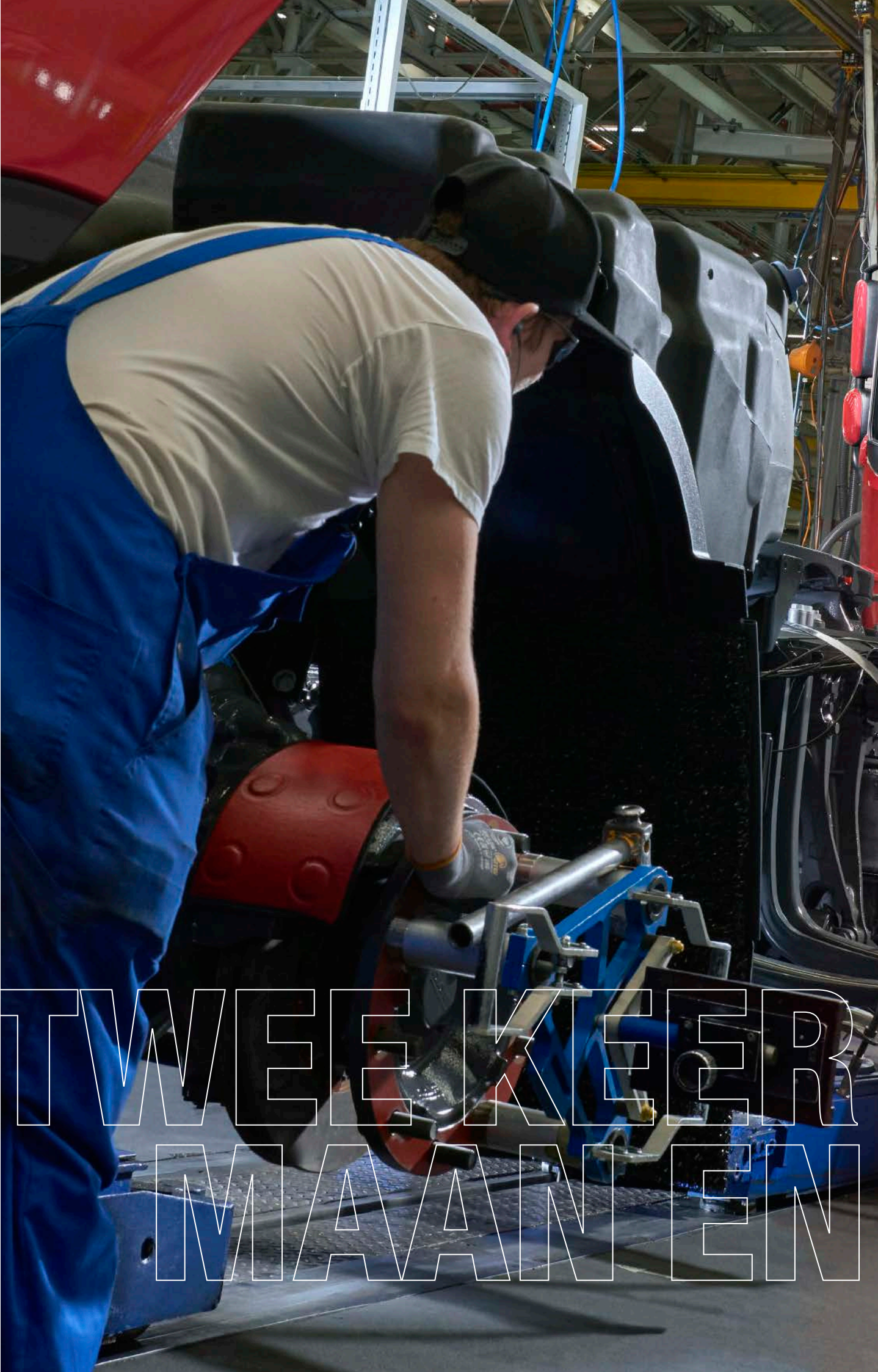
ALLES KLOPT

Ongeveer de helft van de wegtransport-activiteiten komt voor rekening van het uitzonderlijk vervoer, dat een paar jaar geleden een extra 'boost' kreeg door de ingebruikname van een nieuw overslagterrein in Millbrook. "Hier ontvangen we buitenmaatse goederen van expediteurs, takelen ze op, plaatsen ze op 'flat racks' (rekken die in de scheepvaart gebruikt worden voor bijzondere ladingen, red.), zetten de lading vast en leveren het geheel terug aan de expediteur, die alles vervolgens aan boord van het schep brengt", legt Colin uit. "Het overslagterrein past perfect in onze business. Alles wat we kunnen, komt hier samen: opslag, speciaal transport en scheepvaartexpertise. Het klopt gewoon."


De meeste dingen kloppen wel bij Williams Shipping, zo mag geconcludeerd worden: alle vier de divisies groeien organisch dankzij een trouwe klantenkring, interne kruisbestuiving en de wil om te investeren in specialistisch materiaal. Het ziet er naar uit dat het bedrijf minstens nóg eens 125 jaar de wind mee zal hebben. ■

Vaak werken we voor transporteurs die veel groter zijn dan wij, maar niet de specialistische uitrusting hebben.



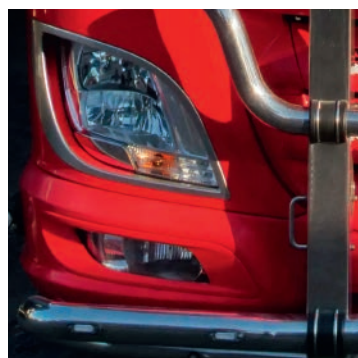


TWEE KEER MAAN EN

A photograph of a red DAF truck on an assembly line. A worker in blue overalls and a cap is working on the engine area. The truck has a silver grille with the 'DAF' logo. A white label with the number 'L7106-004' is visible on the windshield. In the background, another white truck is visible on the line.

Vrijdagmiddag, rond de klok van drie uur. Aan de einde van de assemblagelijin van DAF's truckfabriek in Eindhoven kijken de medewerkers van de dagploeg met een schuin oog naar de klok. Nog een klein halfuur, dan zit de dienst erop en is het tijd voor een welverdiend weekend; ze hebben in deze dienst tenslotte al 100 DAFs geassembleerd. Allemaal verschillend en volledig gebouwd op klantenwens. Twaalf uur eerder begon de assemblage van deze XF met het uitlijnen van twee stalen langsliggers. Nu hoeven alleen nog de brandstoftank en de wielen gemonteerd te worden. Wat vloeistoffen toevoegen, een laatste check op de rollenbank en de DAF is klaar. Klaar voor minimaal 1,6 miljoen kilometer; twee keer naar de maan en terug... ■

NAAR DE
TERUG



BLIK-VANGER

Vrachtwagens zijn de uithangborden van de transportbedrijven. We zijn benieuwd welke effecten de kleuren van vrachtwagens hebben. Experts geven tekst en uitleg.

Automobilisten geven de voorkeur aan (zilver)grijs, zwart en wit. Al meer dan tien jaar lang is ruim driekwart van alle nieuwe auto's uitgevoerd in deze kleur, zo constateerde het Duitse automagazine 'auto motor und sport' bij een onderzoek begin dit jaar. Het serieuze zilvergrijs, het krachtig ogende zwart en ook het betaalbare wit hebben dankzij de telefoon met het bekende appel-logo een hoogwaardige uitstraling gekregen. Ook de kleur die vroeger het meest in trek was, blauw, is aan een revival bezig. Zo'n 20 jaar geleden was het met een aandeel van circa 25 procent nog de populairste kleur bij personenauto's, daarna daalde het aantal door de opmars van de minder bonte kleuren. In 2017 wist de kleur blauw weer een aandeel van circa 10 procent te behalen. De kleur schijnt te worden geassocieerd met sympathie en een vriendelijke uitstraling en wekt ook associaties op met verre oorden en uitgestrekte landschappen. Een ideale kleur dus voor vrachtwagens? Zeker, maar het is niet de enige geschikte kleur.

SYMBOOL VOOR LIEFDE

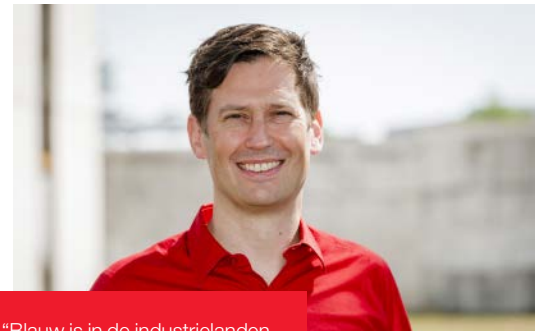
Rood staat symbool voor de liefde en ook voor energie en warmte, het is tegelijkertijd echter een verbods- en waarschuwingskleur. "Aan de kleur groen is zodoende

ook het beeld verbonden dat alles in orde is, dat je door kunt", aldus Christoph Witzel, die zich als psycholoog bij de universiteit van Gießen in Duitsland bezig houdt met de waarneming van kleuren. Geel kan worden gekoppeld aan vrolijkheid en de kleur blauw staat niet per definitie alleen voor koelte, maar ook voor creativiteit. "Blauwe bedrijfslogo's worden als betrouwbaar en competent beschouwd", zo weet de wetenschapper.

Vrouwen in rode kleding hebben een grotere aantrekkingskracht op mannen dan ze bijvoorbeeld in blauwe kleren zouden hebben. De vergelijking met de veel omvangrijkere vrachtwagens gaat hier wellicht wat mank, maar bij voertuigen wordt de kleur rood vaak gekoppeld aan activiteit. Het is dan ook niet toevallig dat het de meest gekozen kleur is bij beroemde sportwagenfabrikanten. "Vooral mannen koppelen de kleur vaak ook aan dominantie, zowel bij zichzelf als bij anderen", aldus Witzel. Zo boezemen voetballers in rode kleding meer respect in bij hun tegenstanders en ze hebben meer kans om te winnen. Als rood wordt gecombineerd met zwart, schijnt dat effect nog sterker te zijn. Je kunt aan de hand van voetbal weliswaar veel verklaren, maar op de openbare weg staan elegantie en een uitstraling van competentie op dit moment hoog in het vaandel.

LIEVELINGSKLEUR

Ook de cultuur speelt een grote rol bij de wijze waarop kleuren worden ervaren. Kleuren kunnen in een ander land een heel andere betekenis hebben. Witzel liet een internationaal onderzoek uitvoeren om dat in kaart te brengen. Dat heeft aangetoond dat in de geïndustrialiseerde landen blauw de populairste lievelingskleur is. De oorspronkelijke inwoners van Papoea-Nieuw-Guinea geven echter de voorkeur aan gele en rode



"Blauw is in de industrielanden de lievelingskleur die het vaakst wordt genoemd"

Christoph Witzel, psycholoog



Alles om op te vallen?

Nee, transporteur Glom denkt ook dat deze felle kleur paars een afschrik-wekkend effect heeft op dieven.



VERVOLG **BLIKVANGER**

tinten. De kleur rood heeft echter overal een positieve uitstraling. In China wordt de kleur bijvoorbeeld geassocieerd met geluk en vreugde, maar de kleur heeft in de 20e eeuw niet alleen in dit land een politiek tintje gekregen. Het Rode Plein in Moskou is een uitzondering op de regel en is eigenlijk alleen maar mooi: indertijd was er in het Russisch maar één woord dat verwees naar 'rood' en 'mooi'. Hetzelfde geldt voor de huiskleur van de transportbedrijven, die de kleurstelling van hun vloot praktisch nooit gebruiken om een politiek statement te maken.

SLAKKEN

Onze kleurrijke wereld buiten de natuur om is echt iets van nu, want felle kleuren waren vroeger duur en voorbehouden aan kerken en koningen. Het bijzonder deftige purperrood werd bijvoorbeeld gewonnen uit slakken die aan de Middellandse Zee leefden – en er waren 10.000 diertjes nodig voor een gram verf. En de kleur blauw werd van kostbare lazuursteen gemaakt. Met de opkomst van de chemische industrie kwam daar verandering in. Tegenwoordig kan elke gewenste kleur autolak worden gemaakt. In de begintijden van de auto werden nog lakken op oliebasis aangebracht met een kwast, de kleuren waren gebaseerd op die van de paardenkoetsen. Zwart, donkerbruin en donkergroen waren populair, felle kleuren waren lastig te maken en nauwelijks te betalen. De ontwikkeling van kunstharslakken zorgden voor een immense stap voorwaarts en vanaf de jaren 50 worden de auto's steeds kleurrijker, met kleuren als knaloranje en felblauw.

MODE

Kleuren veranderen niet alleen onder invloed van de lichtinval en intensiteit, ze volgen ook de mode.



Psycholoog Christoph Witzel doet in het laboratorium van de universiteit in het Duitse Gießen onderzoek naar het effect dat kleuren hebben op mensen.

Toen na de onconventionele jaren 70 in de daaropvolgende decennia serieuze en donkere kleuren populair werden bij de personenauto's, hadden veel transportbedrijven allang de juiste kleur gevonden – en daaraan hielden ze vast. Het wagenpark is immers ook een constante factor in een bedrijf, die zelf een boodschap transporteert. Daarbij wordt vaak verwezen naar betrouwbaarheid. "Onze vrachtwagens dragen de kleur die onze vader in 1945 heeft uitgezocht", aldus Manfred Welz, bedrijfsleider bij de firma Welz in het Duitse Bruchsal. "Dat zorgt voor herkenbaarheid en het is ons handelsmerk", zo legt hij uit. Georg Wuttke is een vergelijkbare mening toegedaan: "De in de jaren 70 van het bedrijf Henschel overgenomen kleuren groen en rood stralen de betrouwbaarheid uit die we willen uitstralen", zo vindt hij. Er is slechts een snufje 'Elfenbein' aan toegevoegd, de kleur van de Duitse taxi's. Nu maakt de markante kleurstelling zelf deel uit van de bedrijfsidentiteit. Het kan echter ook anders. Bij Glomb Container Dienst in Bremerhaven moest men steeds zoeken naar de geparkeerde vrachtwagens. Ze moesten beter zichtbaar worden, wat met een lak in de kleur magenta werd gerealiseerd. Dat valt niet alleen op, het schijnt zelfs dieven op afstand te houden. En dat was met de kleur rood niet gelukt. Soms moet je nu eenmaal kleur bekennen. ■





**Wutke-Trans associeert
zijn huiskleur groen met
dynamiek en doorrijden.**

En daarin staat het transportbedrijf niet alleen,
want de kleur wordt steeds populairder.



**Met verschillende tinten blauw
wil transportbedrijf Welz uit het
Duitse Bruchsal competentie
en betrouwbaarheid uitstralen.**



KMAX GEN-2. Superieure kilometrage. Met verbeterde tractie.

Welkom in de nieuwe Generatie.



In uw firma draait het allemaal om efficiëntie. U hebt een betrouwbare band nodig die een uitstekende kilometrage biedt voor alle regionale transporten - en dat is waar het KMAX gamma van Goodyear voor staat. Aangezien we blijven innoveren, hebben we de nieuwe **KMAX GEN-2** ontwikkeld: een band met verbeterde tractie op alle wegen en in alle weersomstandigheden gedurende de hele levenscyclus.

Ontdek hoe innovatief de nieuwe generatie KMAX GEN-2 is op www.truck.goodyear.eu

GOODYEAR

MEER COMFORT EN VEILIGHEID DANKZIJ ACC

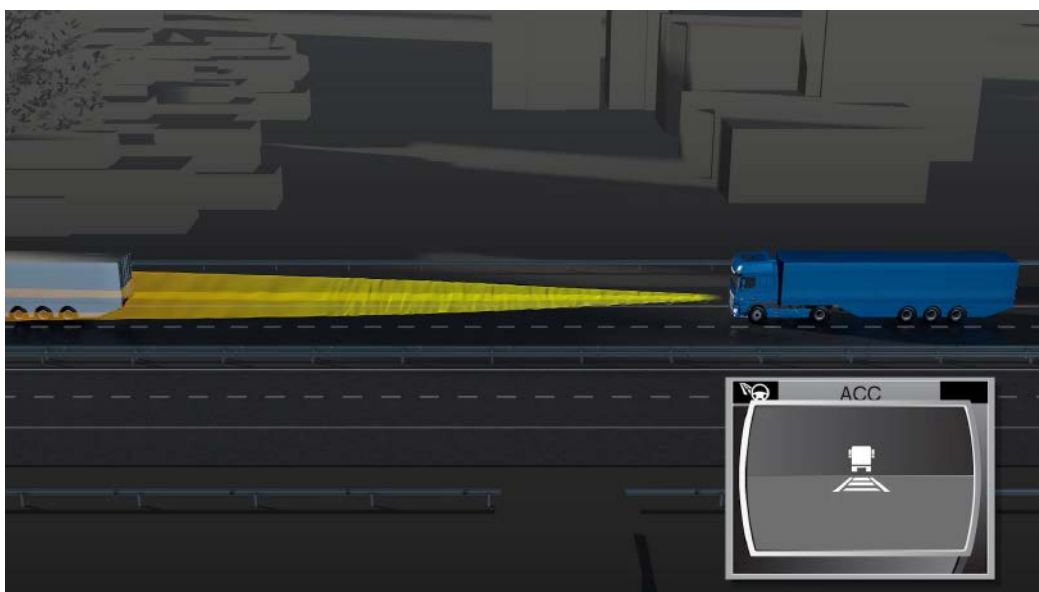
Door: Bert Roozendaal

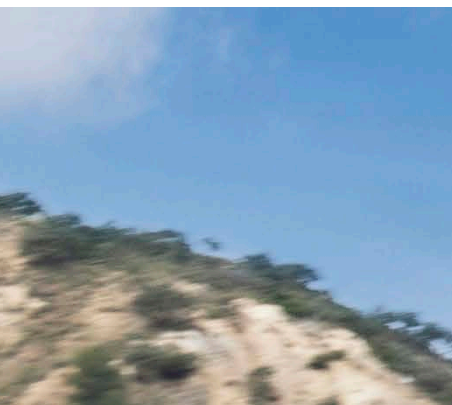
Al meer dan 250.000 DAF-chauffeurs weten dat Adaptive Cruise Control (ACC) het leven aangenamer en veiliger maakt. Want DAF monteert al vanaf 2015 ACC op vrijwel elke DAF truck in Europa.

Bij bijna alle truckmerken kan het systeem alleen geleverd worden in combinatie met een retarder. “Het bijzondere is, dat bij DAF ACC ook heel goed werkt met alleen de uitlaatrem, onze MX-motorrem en de bedrijfsrem,” vertelt projectmanager testing Raoul Wijnands. Een van de redenen daarachter is de DAF MX-Engine Brake. “Daarmee hebben wij één van de krachtigste motorremmen van de markt in huis die bovendien over een heel breed toereengebied optimaal presteert. In combinatie met ACC is dat écht een voordeel. Want niet iedere chauffeur heeft een retarder nodig en wij willen de drempel naar optimale veiligheid zo laag mogelijk houden. Zo geven wij de chauffeur tijdens zijn rit niet alleen meer comfort. Bij goed gebruik is ACC een belangrijk veiligheidsmiddel.”

**“ EEN KWART
MILJOEN DAFS
MET ACC ”**

Sinds 2015 heeft elke nieuwe truck verplicht een vorm van een automatische noodrem (AEBS). Daarbij scant de boordradar continu eventuele gevaarlijke situaties vóór de truck. Als de chauffeur om wat voor een reden dan ook niet tijdig ingrijpt en of hard genoeg remt, neemt AEBS het over. “Dat noodremsysteem zal altijd de maximaal mogelijke remvertraging op de wielen zetten”, vertelt Wijnands daarover. “Maar of de truck daarmee tijdig tot stilstand





“ACC zorgt zowel voor comfort als voor extra veiligheid”



komt, hangt voor een belangrijk deel af van externe omstandigheden als de staat van het wegdek. Het zal duidelijk zijn dat je op een glad of versleten wegoppervlak minder hard kunt remmen dan op mooi schoon stroef asfalt. De beste manier om AEBS te gebruiken, blijft dus altijd voorkomen dat het in werking moet treden.” En dat is precies waar ACC de chauffeur een enorme steun biedt. “Aanvankelijk brachten wij Adaptive Cruise Control als een comfort-verhogend middel dat ook meer veiligheid biedt. Het was eigenlijk een stapje verder dan gewone cruise control. Want die liet je nog op je voorganger inlopen waardoor je er zelf een tandje af moest doen. Nu doet ACC dat voor je. En niet alleen dat. Ons ACC is zo goed, dat het met recht ook een veiligheidssysteem genoemd mag worden. Er rijden inmiddels al meer dan een kwart miljoen van onze trucks met ACC.”

CRUISE CONTROL

ACC stelt de chauffeur in staat een vaste afstand tot de voorganger te kiezen tussen 30 en 80 meter. “De auto rijdt dan niet alleen op de cruise control maar zal de gekozen afstand ook actief handhaven. Vertraagt de voorganger een klein beetje, dan regelt ACC de ingestelde afstand vrijwel ongemerkt. Versnelt de voorganger, dan wordt de afstand tussen beide voertuigen groter. Maar vertraagt de voorganger plotseling fors, dan grijpt ACC onmiddellijk in. Het systeem zal dan eerst het gas loslaten en dan de uitlaatrem activeren. Als dat niet genoeg is, zet ACC de MX Engine Brake en uiteindelijk de bedrijfsrem er bij. Dat gebeurt met een

vertraging tot 2m/sec² en dat is aanzienlijk. Pas als blijkt dat zelfs dat nog niet genoeg is, en de chauffeur niet of niet tijdig genoeg ingrijpt, neemt het AEBS het over. Die schakelt dan ACC uit en maakt zo nodig een noodstop. Daarmee is ACC een bijzonder goede aanvulling op het AEBS, omdat het in de meeste gevallen zal voorkomen dat het AEBS in werking moet komen. De kans op een ongeluk neemt nog meer af.”

VERWARRING

Toch is er nog veel verwarring rond ACC. Veel chauffeurs denken dat ze het verplicht moeten gebruiken omdat ze anders bij een onverhoopt ongeval, in problemen kunnen komen met de wetgever of de verzekering. Dat klopt niet, want het gebruik van ACC is niet bij wet verplicht. Dat ligt wat onduidelijker bij AEBS. Daarvan is in Duitsland tenminste één geval bekend, dat een rechter een chauffeur die een dodelijk ongeluk veroorzaakte het extra aanrekende, omdat bleek dat hij het AEBS-systeem bewust had uitgezet.

ACC levert een belangrijke bijdrage aan het comfort en de veiligheid, belangrijke redenen voor DAF om het systeem in Europa standaard te leveren op de meeste versies van de LF, CF en XF. ■





Al meer dan

250.000

DAF-chauffeurs weten dat ACC het leven
aangenamer en veiliger maakt

DAF IN BRAZILIË

“Als het hier heel blijft, blijft het overal heel”

In veel opzichten is Brazilië een land vol extremen: met een oppervlakte van 8,5 miljoen vierkante kilometer en een bevolking van 208 miljoen mensen is het het vijfde grootste land ter wereld. Het klimaat varieert van lekker warm tot extreem heet en/of vochtig. Wie van Boa Vista in het noorden naar Porto Alegre in het zuiden wil rijden, is volgens Google Maps 71 uur onderweg en legt in die tijd 5.259 kilometer af. Bijna net zoveel als de afstand tussen de Tromsø in noord-Noorwegen en Gibraltar in zuid-Spanje. Met één belangrijk verschil: de Europese chauffeur is geen 71 maar ‘slechts’ 55 uur onderweg, met dank aan de perfecte infrastructuur met bijlartlaken-strakke snelwegen. En daar valt in Brazilië nog wel wat aan te verbeteren: van het 1,7 miljoen kilometer lange wegennet is slechts 5,5% bestraat of geasfalteerd. Samengevat: wegtransport in Brazilië is nog een echt avontuur.

In 2012 besloot DAF's moedermaatschappij PACCAR dat het deel wilde uitmaken van dit avontuur: in het zuidelijk Ponta Grossa verrees een splinternieuwe fabriek en twee jaar later reed de eerste DAF XF105 daar van de band. Inmiddels worden daar ook de CF en de LF gebouwd, evenals PACCAR-motoren.

LANGE ADEM

Om je binnen te vechten in de zeer competitieve Braziliaanse markt (alle Westerse truckmerken zijn er vertegenwoordigd) is een kwestie van lange adem, maar DAF is ‘here to stay’: ondernemers investeren fors in het dealernetwerk (het is een bewuste keuze van DAF om met zelfstandige ondernemers te werken) en DAF is al drie jaar opeen verkozen tot het meest populaire truckmerk van Brazilië.

HEEL

Een DAF die uit de Braziliaanse fabriek komt, verschilt op belangrijke punten van een ‘Europese’ DAF. Logisch ook, gezien het hiernaast geschetste beeld en het bijkomende feit dat in Brazilië GCW's van 91 ton zijn toegestaan. Zo beschikt een Braziliaanse DAF over een zwaardere chassis, zwaardere ophanging en dito assen. Brazilië is bij DAF dan ook de maatstaf als het gaat om het ontwikkelen van onverwoestbare voertuigen. “Als het in Brazilië heel blijft, blijft het overal heel”, is niet voor niets een geveugelde uitspraak binnen de afdeling Productontwikkeling.



ALLEEN PREVENTIEF

Iemand die daar als geen ander over kan meepraten is Daniel Begnini, directeur van 'Transportes Begnini'. Hij is namelijk de eigenaar van de eerste in Brazilië verkochte XF105. Nu, vijf jaar later, staat er inmiddels 1.000.000 miljoen kilometer op de teller van het nog steeds als nieuw ogende voertuig. "Hij heeft nog geen dag ongepland stilgestaan", aldus de tevreden eigenaar die inmiddels meer dan 30 DAFs in zijn vloot van 90 trucks heeft. "We hebben alleen preventief onderhoud volgens het voorgeschreven schema uitgevoerd en af en toe een slijtagedeelte vervangen. Tijdens de garantieperiode gebruikten we natuurlijk originele onderdelen. Inmiddels zijn we overgestapt op universele delen uit PACCAR's TRP-programma, die minstens zo goed van kwaliteit zijn." De trucks van Begnini vervoeren een breed palet aan goederen: van bulkgoederen zoals veevoer tot vee en staal, door heel Brazilië. "Net als bij mijn collega's in het wegvervoer zijn de slechte wegen, steile hellingen en de extreme omstandigheden mijn grootste uitdagingen in de dagelijkse praktijk", vertelt Begnini. "Ons besluit in 2014 om met DAF in zee te gaan heeft fantastisch uitgedaagd. Het merk heeft dan ook een vaste plek in mijn vloot veroverd. Nu en in de toekomst." ■



ZWAAR, ZWAARDER, ZWAARST

Suikerriet is een van de belangrijkste landbouwproducten in Brazilië. Jaarlijks wordt er 600 miljoen ton suikerriet geoogst, enorme hoeveelheden. Zelfs met een toelaatbaar combinatiegewicht van 91 ton, het dubbele van Europa, moet elk jaar acht miljoen keer een vrachtwagen geladen en gelost worden om die 600 miljoen ton te vervoeren. Ook de houtindustrie in Brazilië is enorm. Brazilië heeft zeven miljoen hectare bomenplantages. Het vervoer gaat over losse grond en slechte wegen. Om

gekapte bomen te laden, moeten trucks zich dan letterlijk een weg banen door het bos. Dat maakt deze toepassing één van de zwaarste in de wereld. Speciaal voor deze extreme marktsegmenten ontwikkelde DAF een speciale truck: als basis werd een drie-assig chassis gebruikt ('FTT' in DAF-terminen), maar dan met versterkt chassis en ophanging. Goed voor een GCW van 125 ton, off road. Even ter vergelijking: in Europa is 44 ton gebruikelijk. De trucks zijn zowel met CF- als met XF-cabine leverbaar.

OP PAD MET PETER JACOBS, DAF DRIVER CHALLENGE CHAMPION 2019

De passie voor vrachtwagens én voor DAF zit er bij Peter Jacobs (32) van jongs af in. “Mijn vader had en heeft nog steeds een 38 jaar oude mobiele bouwkraan met een DAF-motor”, vertelt de DAF Driver Challenge Champion 2019. “Als vijfjarige was ik daar al door gefascineerd.” De liefde voor DAF zit diep.

Door: Erik Roosens

De Belg Peter Jacobs werd tijdens de internationale finale op het testcircuit van Goodyear in Luxemburg de DAF Driver Challenge Champion 2019. Hij was de beste van 18 kandidaten uit Europa. De beste Europese chauffeur rijdt voor Alders Transport uit het Belgische Pelt met een DAF XF 450 FTG gekoppeld aan een binnenlader van Faymonville. Een week nadat hij de titel won, reden we een dagje met hem mee. Die maandag is Peter om drie uur uit de veren en heeft hij er al een eerste rit opzitten als we om achter uur bij hem in de cabine stappen. Van bij hem thuis in het Limburgse Oudsbergen vertrok hij om vijf uur naar Haren vlakbij Brussel waar hij ruim 21 ton betonwanden heeft geleverd. Op de terugrit neemt hij een lege slede mee waarop de betonwanden worden vervoerd. Die zet hij eerst af bij Prefaco in Neeroeteren om dan bij Altaan in Dilsen-Stokkem een volgende slede met betonwanden op te pikken voor Haren.

ECOSCORE

Achter het stuur straalt Peter rust uit en dat merk je aan zijn 'Ecoscore', de display op het dashboard van de XF die aangeeft hoe de rijstijl van de chauffeur is. Die geeft 91% aan en een gemiddeld verbruik van 29,1 liter, zuinig voor een combinatie met zes assen die leeg al 19 ton weegt. “De verbruiksstandaard voor deze combinatie is 32 liter”, zegt hij. “Meestal rij ik 85 à 86 km per uur om brandstof te besparen, behalve op de stukken autoweg waar een inhaalverbod voor vrachtwagens geldt. Dan rij ik iets sneller om de achterliggers niet op te houden. Het liefst laat ik de cruise control van de DAF zijn werk doen.”

De cijfers liegen niet. Als je met Peter meerrijdt, voel je dat hij rustig en beheerst rijdt. Als in de verte het licht op rood springt of als er een rotonde komt, laat hij de vrachtwagen rustig uitrollen. Kortom, de chauffeur waar ieder transportbedrijf van droomt en naar op zoek is. Peter houdt van de rustige wegen in Belgisch Limburg, maar gaat ook graag de uitdaging aan om in het centrum van Brussel te rijden.

De DAF Driver Challenge Champion 2019 is trots op zijn truck. De tanks en de velgen glimmen en ook tijdens een korte tussenstop komt de poetsdoek tevoorschijn om de velgen te laten blinken. De liefde voor DAF komt van huis uit en die liefde is nooit meer weggegaan. “Ik heb ook met andere trucks gereden”, zegt hij. “Maar voor mij gaat er niets boven een DAF. Het is en blijft een fijne vrachtwagen waar alles op zijn plaats zit. Je hebt een ruime cabine met heel wat opbergvakken. Ik mis in de mijne wel een tweede bed om bijvoorbeeld een natte jas op te leggen, maar ons bedrijf maakte de keuze voor één bed om gewicht te besparen.”

WIPKAR

Peter blikt tevreden terug op zijn deelname aan de DAF Driver Challenge, zowel de Belgische als de internationale finale. En natuurlijk is het leuk als je wint, al had hij dat niet verwacht. “Er waren toch heel wat moeilijke manoeuvres met allerlei soorten voertuigen, zoals een vrachtwagen met een wipkar, een 6x4 trekker met een 2-assige kipper en een DAF FAW 8x4. Dat zijn voertuigen waar ik normaliter nooit mee rij.” Maar waarin schuilt nu het geheim van een goede chauffeur? “Je moet eerst en vooral met je vak bezig zijn en weten wat je doet”, zegt Peter. “Je moet je voertuig goed kennen en rekening houden met andere weggebruikers. Ik heb altijd graag gereden en doe het met passie. Eigenlijk heb ik van mijn hobby mijn beroep gemaakt.” ■



Bij Altaan in Dilsen-Stokkem pikt Peter een slede met betonwanden op



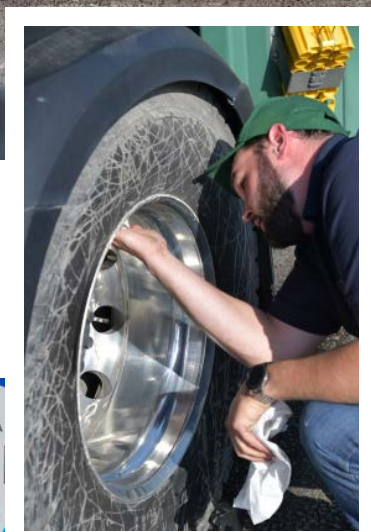
ALDERS TRANSPORT BIEDT CHAUFFEURS-OPLEIDING GE AAN

Peter Jacobs rijdt voor Alders Transport, een familiebedrijf dat in 1936 startte met paard en wagen maar intussen is uitgegroeid tot een bedrijf met meer dan 400 medewerkers en vier vestigingen in drie landen. Ook Alders Transport wordt geconfronteerd met het tekort aan chauffeurs in België. Roel Smets, algemeen directeur van het bedrijf en voorzitter van de Febetra Limburg (Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners) stapte in een project om kandidaten via een gratis chauffeursopleiding naar het beroep te loodsen.

Voor het project sloegen enkele transportbedrijven, de Febetra, de Belgische provincie Limburg en de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding (VDAB) de handen in elkaar om een gratis opleiding tot vrachtwagenchauffeur aan te bieden. Elk kwartaal worden een twintigtal mensen opgeleid, zodat er na twee jaar 160 nieuwe vrachtwagenchauffeurs zijn in Limburg.

VROUWEN EN VLUCHTELINGEN

"We verwachten van de kandidaten dat ze gemotiveerd zijn en dat ze zich engageren om het beroep minstens twee tot drie jaar uit te oefenen", zegt Smets. "Elke kandidaat wordt meteen gekoppeld aan een transportbedrijf, waardoor die bij de start van de opleiding al zeker is van een job."



De tanks en de velgen glimmen en ook tijdens een korte tussenstop komt de poetsdoek tevoorschijn

Peter ontving in Luxemburg de eerste prijs uit handen van Harry Wolters, president-directeur van DAF Trucks N.V.



HET MAG DE GASTEN AAN NIETS ONTBREKEN, NOOIT

Tekst en fotografie: Bert Roozendaal







'HET MAG DE GASTEN AAN NIETS ONTBREKEN. NOOIT!'

Chefkok Ashley Duff (links) en zijn rechterhand Ding

Ooit bedacht hoeveel levensmiddelen een groot cruiseschip dagelijks nodig heeft? En hoe dat aan boord komt en verder verwerkt wordt? We namen een kijkje tijdens het bevoorraden van de Nieuw Statendam, één van de trotse cruiseschepen van de Holland America Lijn.

Zondagmorgen 07.45 uur op de Passenger Terminal in de Amsterdamse haven. Het zicht naar de anders zo markante skyline van Amsterdam Noord is deze morgen vervangen door een grote stalen muur. De Nieuw Statendam, een van de modernste cruiseschepen in de 'Pinnacle' klasse van de HAL ligt aan wal. Met een lengte van 297 meter en 12 dekken hoog domineert het majestueuze schip het IJ. Op dek 9 ontbijten passagiers in één van de grote restaurants.

Het internationale gezelschap loopt langs de talloze buffetten waar de meest uiteenlopende lekkernijen staan uitgesteld of worden klaargemaakt door de bediening. Een deel van deze groep zal het schip vandaag verlaten, hun cruise zit er op. Een

deel gaat sightseeën in Amsterdam en zal nog een paar dagen meevaren. En na de middag komen er nieuwe passagiers.

Eén ding hebben al deze wereldreizigers gemeen: ze verwachten maaltijden die beter zijn dan in een vijfsterren restaurant. En daarop kunnen ze rekenen. Diep in de buik van het schip in de grote centrale kombuis zwaaien chefkok Ashley Duff en zijn rechterhand Ding

de scepter, of wellicht de pollepel. Zij weten niet alleen hoeveel gasten hen tot de volgende bevoorrading zullen vergezellen. Ze weten ook op hoeveel gasten ze kunnen rekenen met een vorm van een dieet en hoeveel cruise-gangers met religieuze eetwensen ze moeten verwennen. In totaal kunnen dat er 2.650 zijn. En dan is er nog de eigen bemanning, 1.036 man sterk. Dus weten ze samen met Food and Beverage director Iulian Grumeza wat ze moeten inslaan om al die exquisite gerechten te kunnen maken. De laatste weet ook hoeveel drank er nodig zal zijn tot volgende stop.

"Al het voedsel komt vers aan boord. We hebben maar heel weinig diepvries. Dat is voor noodgevallen", verklaart de chefkok trots. "Dit is schip is een varende hotel waar het eten verheven is tot culture cuisine. De maaltijden vormen één van de belangrijkste onderdelen van de hele cruise. Het mag de gasten aan niets ontbreken. Nooit! Ding en ik koken met 145 man, 24/7 want we hebben ook roomservice." De Nieuw Statendam heeft natuurlijk meer dan één kombuis. Zo is er een afdeling waar uitsluitend groente schoongemaakt wordt. Een andere afdeling verwerkt vlees en weer een andere vis. Het schip heeft een eigen bakkerij waar zelfs de croissants, een van de meest bewerkelijke broodsoorten, vers gemaakt worden.

Buiten op de kade groeien de rijen met pallets en rolcontainers vol levensmiddelen. Security controleert alle waren op explosieven en drugs. En dan zit er nog een deel in de wachtende trucks. Want de regels bij het laden zijn duidelijk: als het schip ergens binnenloopt, verwacht de rederij dat alle bevoorrading op hetzelfde moment aanwezig is. Of je als chauffeur snel aan de beurt bent, hangt af van je lading en in welke laadruimte

DIT IS SCHIP IS EEN VAREND HOTEL WAAR HET ETEN VERHEVEN IS TOT CULTURE CUISINE.



die het in het schip moet zijn. Dat wordt bepaald door de ladingmeester. Die weer gecontroleerd wordt door Provision Master Pieter van Andel. De taak van deze Nederlander wordt er niet makkelijker op, omdat een deel van de lading in kilo's en liters is uitgerekend en een ander deel in ounces en pints. Je zou verwachten dat alles aan boord goed vast gesjord wordt. Terwijl om ons heen de bemanning druk met pompkarren in de weer is, legt Pieter uit dat dit niet nodig is: "Dit schip is zo groot dat het alleen langzaam wat beweegt op de zeegang. En wij varen altijd om het slechte weer heen. Want wat is de lol om met 2.500 gasten door een storm te ploegen?"

WAT IS DE LOL OM MET 2.500 GASTEN DOOR EEN STORM TE PLOEGEN?

Heftrucks rijden af en aan vanaf de kade door een grote deur in de huid van het schip op kadeniveau. Voor 14 dagen zijn er zo'n 12 trucks en vijf containers aan levensmiddelen nodig. Want dagelijks verorberen de varengasten 6- tot 8.000 eieren, 900 kilo vlees en ruim 400 kilo vis en schaaldieren. Duizenden kilo's sinaasappelen, peren, exotisch fruit en bananen staan er op de kade. Ananassen, meloenen: alles vers. Dan gebruiken Duff en zijn crew nog duizenden kilo's verse groente. En dagelijks 800 kilo meel dat ze behalve voor het brood ook voor taartjes, pastetjes en wat al niet gebruiken. Dit nog los van kilo's pasta, rijst en aardappelen. En dan zijn er nog alle dranken: pallets met wijn, vaten bier, simpele Coca-Cola en vruchtensappen. Maar ook de meest uitgelezen merken champagne en whisky.

Directeur Audrey de Vette van HZ Logistics



OVER H.Z. LOGISTICS

H.Z. Logistics is een logistieke dienstverlener die internationaal intermodaal en over de weg rijdt en fijnmazige landelijke distributie verzorgt in de landen waar het bedrijf actief is. Daarnaast heeft H.Z. een afdeling speciaal transport en is het sterk in scheepsbevoorrading.

350 trucks

waarvan het meeste DAF

455 eenheden

getrokken materieel

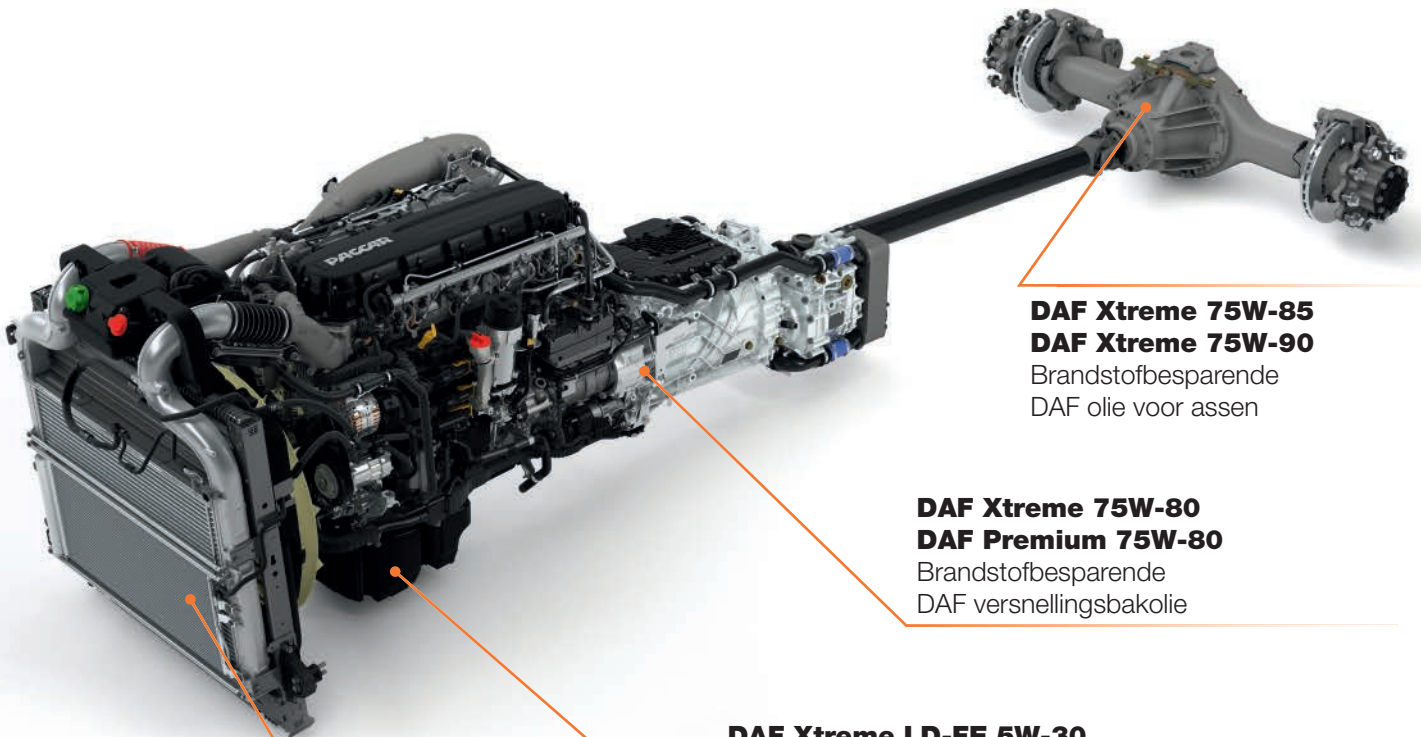
900 personeel

Hoofdkantoor in Nederland

Vier vestigingen in Europa: Verenigd Koninkrijk, Roemenië, Polen en Oostenrijk

DAF smeermiddelen - Bespaar tijd en geld

De Premium- en Xtreme-assortimenten zijn speciaal voor DAF Trucks ontworpen en ontwikkeld en getest door Chevron Lubricants, een van de grootste producenten van kwaliteitolie ter wereld. Ze zijn ontworpen met duidelijke doelen voor ogen. Helpen gebruikers geld en tijd te besparen door optimale bescherming en prestaties van alle bewegende onderdelen in de aandrijflijn te bieden. Dit draagt bij aan een lager brandstofverbruik, een lagere CO₂-uitstoot en verlengde verversingsintervallen.



DAF Xtreme 75W-85
DAF Xtreme 75W-90
Brandstofbesparende
DAF olie voor assen

DAF Xtreme 75W-80
DAF Premium 75W-80
Brandstofbesparende
DAF versnellingsbakolie

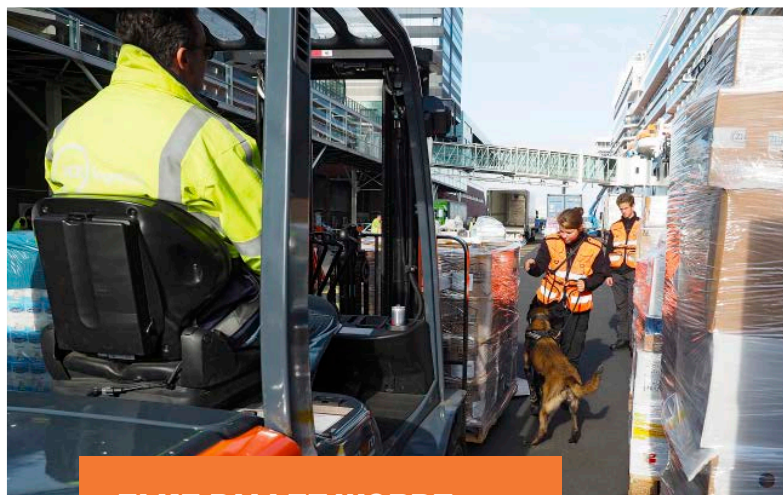
DAF Xtreme LD-FE 5W-30
DAF Xtreme LD-FE 10W-30
DAF Xtreme FE 10W-30
Brandstofbesparende DAF motorolie

DAF Xtreme Longlife Coolant

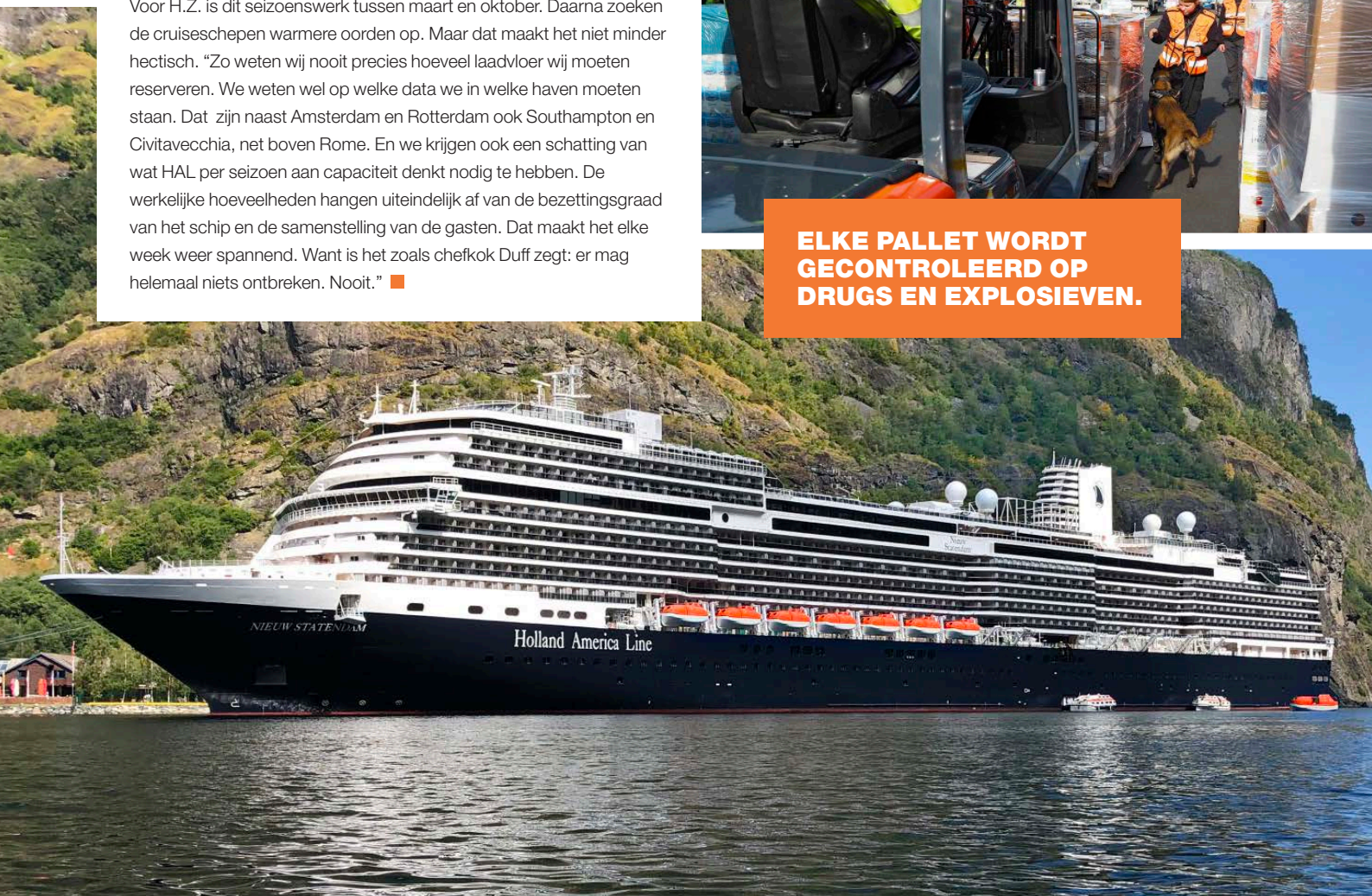


“En dan zie je hier in feite alleen het einde van een gigantische logistieke keten,” vertelt Audrey de Vette, die samen met haar broer eigenaar-directeur is van het Nederlandse transportbedrijf H.Z. Logistics uit De Lier. De transporteur is de huisvervoerder van HAL voor alle Europese cruises. “Dit is in feite Nederlandse logistiek op zijn best en daar mogen we wel trots op zijn: een Nederlandse transporteur die voor een rederij van oorspronkelijk Nederlandse herkomst alles rijdt wat hun schepen nodig hebben. En met Nederlandse trucks, want wij rijden hoofdzakelijk DAF.” H.Z. Logistics zorgt ervoor dat alles wat elk cruiseschip van de HAL aan levensmiddelen en verdere hotelwaren nodig heeft, op de kant staat op het moment dat ze aanmeren. “Dit werk is veel moeilijker dan het bevoorraden van de supermarkten. Het is heel veeleisend, veelzijdig en er mag helemaal niets verkeerd gaan,” vertelt Audrey. “Het komt er op neer dat wij alle inzicht hebben wat HAL per bevoorrading bestelt. Wij moeten er voor zorgen dat die goederen dan ook inderdaad op het juiste moment op de kade van de juiste haven staan. Dat gaat geheel onder douane document en met een loodje op de deur, dus de papierwinkel is gigantisch.” De meeste levensmiddelen komen uit Europa. “Maar we hebben ook nog zij-in-stroom uit de USA”, vertelt Audrey. “Dat komt in containers en die moeten wij ook ophalen en afleveren.” H.Z. heeft bij deze operatie steun van logistieke dienstverlener Frigo in Breda. “De leveranciers sturen het merendeel van alle goederen daarheen en dat bedrijf combineert dat tot vrachten die wij kunnen rijden. Maar de eindverantwoording ligt bij ons. Want wij moeten zorgen dat elke leverancier ook aflevert wat er besteld is. En daarnaast komen er ook goederen rechtstreeks uit Hamburg of Italië. Die halen we zelf op.”

Voor H.Z. is dit seizoenswerk tussen maart en oktober. Daarna zoeken de cruiseschepen warmere oorden op. Maar dat maakt het niet minder hectisch. “Zo weten wij nooit precies hoeveel laadvloer wij moeten reserveren. We weten wel op welke data we in welke haven moeten staan. Dat zijn naast Amsterdam en Rotterdam ook Southampton en Civitavecchia, net boven Rome. En we krijgen ook een schatting van wat HAL per seizoen aan capaciteit denkt nodig te hebben. De werkelijke hoeveelheden hangen uiteindelijk af van de bezettingsgraad van het schip en de samenstelling van de gasten. Dat maakt het elke week weer spannend. Want is het zoals chefkok Duff zegt: er mag helemaal niets ontbreken. Nooit.” ■



ELKE PALLET WORDT GECONTROLEERD OP DRUGS EN EXPLOSIEVEN.



LEVERBETROUW- BAARHEID VAN HET GROOTSTE BELANG



**“BETROUWBARE LOGISTIEK
TEGEN DE LAAGSTE PRIJS.”**

Jan Arnet, Group CEO Bertschi AG

**“BIJ HET PLANNEN
KAN IK OP DE
TRUCKS REKENEN.”**



Jan-Hendrik Bork,
planner bij Bertschi

**“DAF TRUCKS
HEBBEN EEN LAAG
EIGEN GEWICHT.”**



Ueli Bruder,
hoofd van de technische afdeling

**“IK HOU VAN DAF EN
ZOU NIKS ANDERS
WILLEN RIJDEN.”**



Berthold Winkler,
chauffeur



Het Zwitserse Bertschi AG vervoert wereldwijd chemische producten over de weg, over het water en over het spoor. In het tank- en bulktransport zijn lichte en betrouwbare voertuigen een must en daarvoor vond Bertschi in DAF een uitstekende partner. Het merendeel van de truckvloot bestaat al jarenlang uit DAFs. En dat is niet zomaar, zo blijkt.

Met 1.100 trucks, 1.400 trailers en containerchassis en maar liefst 35.000 containers voor intermodaal vervoer is Bertschi AG een grote speler op de markt van tank- en bulktransport. Group CEO Jan Arnet van Bertschi AG: "Onze klanten verwachten veilige en betrouwbare logistiek op maat, tegen een zo laag mogelijke prijs. Dat kunnen wij leveren door steeds de juiste transportoplossing te kiezen. Voor de lange afstanden gebruiken we bij voorkeur de trein en de boot, terwijl in het voor- en na-traject trucks ingezet worden."

REKENEN OP DAF

"In onze industrie is leverbetrouwbaarheid van het grootste belang", stelt Jan-Hendrik Bork, planner bij Bertschi en verantwoordelijk voor het transport van de chemische producten. "Ik heb alleen maar positieve ervaringen met DAF: we kunnen op de trucks rekenen. Die zekerheid is een groot voordeel bij het plannen van transporten."

LAAG GEWICHT

Ueli Bruder is hoofd van de technische afdeling van Bertschi in de Zwitserse vestiging in Dürrenäsch: "Een laag eigen gewicht is een voorwaarde in het tanktransport, want alles draait om het laadvermogen: hoe zwaarder de truck, hoe minder lading we kunnen

vervoeren en hoe minder we verdienen. En natuurlijk draait het ook om betrouwbaarheid. Onze DAFs voldoen perfect aan die beide voorwaarden. We hebben in DAF een uitermate betrouwbare partner gevonden. Wij bestellen de trucks bij DAF volgens de Europese ADR-specificatie, waarna we ze in onze eigen werkplaatsen aanpassen voor het land waar ze worden ingezet."

FILOSOFIE

Een laag verbruik betekent zowel lagere kosten als minder uitstoot van CO₂. En dat past naadloos in de filosofie van Bertschi AG. Ueli Bruder: "DAF heeft een groot aantal innovatieve oplossingen voor het terugdringen van het brandstofverbruik doorgevoerd, die in de praktijk zeer gunstig uitpakken. Daardoor besparen we per jaar zo'n 200.000 ton aan CO₂."

"SUPER COMFORT"

Niet alleen het management is bijzonder content met de DAF trucks, ook bij de chauffeurs vallen de DAFs erg in de smaak. Chauffeur Berthold Winkler: "En mede dankzij de luchtgeveerde cabine is het comfort van de DAF geweldig. Verder is het geluidsniveau aangenaam laag en het weggedrag super. Ik hou van deze DAF CF en ik zou niks anders willen rijden." ■



DAF TRUCKS OPENT NIEUW DEALERBEDRIJF IN PARIJS

DAF Trucks heeft een nieuw, state-of-the-art dealerbedrijf ten noorden van Parijs geopend. De nieuwe vestiging van DAF Trucks Paris in Louvres ligt strategisch in de buurt van de toonaangevende logistieke centra én langs belangrijke nationale en internationale transportroutes: veruit het grootste deel van al het nationale én internationale Noord-Zuid transport vanuit Scandinavië en de Benelux gaat via deze regio.

“De nieuwe dealer DAF Trucks Paris Nord betekent een belangrijke uitbreiding van ons professionele dealernetwerk in Frankrijk”, stelt Richard Zink, lid van de Raad van Bestuur van DAF Trucks en verantwoordelijk voor marketing en sales. “De vestiging ligt strategisch ten noorden van de stad en verleent niet alleen uitstekende service aan DAF-klanten uit de Parijse regio, maar ook aan alle transporteurs die de stad op hun internationale routes passeren. De opening van DAF Trucks Paris Nord is belangrijk om het succes van DAF in Frankrijk verder te vergroten.”



JONG GEBRUIKTE DAF FIRST CHOICE TRUCKS MET VOLLEDIGE GARANTIE

Elke DAF First Choice Truck jonger dan 4 jaar heeft nu standaard volledige fabrieksgarantie, zonder kilometerlimiet. Uniek in de markt.

DAF First Choice is het kwaliteitslabel waaronder DAF jong gebruikte trucks aanbiedt. Deze DAF trucks zijn jonger dan 5 jaar, hebben hooguit 600.000 kilometer op de klok, zien er als nieuw uit en hebben ook nog eens een volledig gedocumenteerde onderhoudshistorie. Bovendien zijn deze ‘First Choice Trucks’ ook op meer dan 200 punten gecontroleerd én technisch in topconditie bevonden voor een maximale betrouwbaarheid – en daarmee optimale uptime.

DAF First Choice Trucks die jonger dan 4 jaar zijn, hebben nu standaard 12 maanden volledige fabrieksgarantie, uiteraard ook op alle fabrieksopties. First Choice Trucks die tussen de 4 en 5 jaar jong zijn, worden geleverd inclusief 12 maanden garantie op de aandrijflijn.



DAF LF EN CF IN TSJECHIË BEKROOND

DAF Trucks’ LF serie is uitgeroepen tot ‘TOP Light Truck of the Year’ in Tsjechië. Transporteurs en chauffeurs wezen de DAF LF gezamenlijk aan als hun favoriete truck vanwege ‘het geweldige design, het uitstekende zicht rondom en de buitengewoon lage bedrijfskosten’. Verder werd de DAF CF Constructie bekroond tot ‘TOP Construction Truck of the Year’ omdat hij uitblinkt in ‘robuustheid, hoge laadvermogens en lage bedrijfskosten’.



De TOP CZECH TRANSPORT 2019 Awards is een initiatief van het TRANSPORT a LOGISTIKA CZ magazine en de drie Tsjechische transport associaties ČESMAD Bohemia, Svaz Spedice a Logistiky ČR en Česká Logistická Asociace. Michal Štengl, hoofdredacteur van TRANSPORT a LOGISTIKA en voorzitter van de jury: “DAF heeft de transportsector al overtuigd dat het de beste trekkers in de markt levert. De LF en de CF Constructie bewijzen ook DAF’s leidende positie in de andere segmenten.”

100.000E NEW CF EN XF

Bij DAF kwam recentelijk de 100.000e truck van de nieuwste generatie CF en XF van de band. Nooit eerder in de geschiedenis van de onderneming werd die mijlpaal zo snel bereikt. De 100.000e truck werd feestelijk afgeleverd aan de Belgische Groep Gheys, gespecialiseerd in bulk- en containertransport. “We hebben een lange historie met DAF Trucks”, stelt mede-eigenaar Luc Gheys. “De eerste vrachtwagen die mijn vader midden jaren zestig in gebruik nam, was een tot verhuiswagen omgebouwde DAF bus.”



Van links naar rechts: Gerhard Grünig, hoofdredacteur van TRUCKER en VerkehrsRundschau, overhandigt de Green Truck Logistic Solutions Award aan Heinrich Kerstgens, CEO van Contargo en Max Franz, vertegenwoordiger van DAF Trucks Duitsland. Rechts: Jan Burgdorf, redacteur van TRUCKER en Verkehrs-Rundschau.



INNOVATIEVE DAF CF ELECTRIC WINT GREEN TRUCK AWARD

De DAF CF Electric is uitgeroepen tot de Green Truck Logistics Solution 2019. Aan de vooravond van de vakbeurs Transport Logistic in München roemden de toonaangevende Duitse vakbladen VerkehrsRundschau en TRUCKER ook containervervoerder Contargo, dat de eerste DAFs CF Electric in Duitsland in gebruik heeft genomen. De twee volledig elektrische veldtesttrucks vervoeren containers rondom de binnenhaven van Duisburg. De 'Green Truck Logistics Solution Award' is een prestigieuze onderscheiding voor de inzet van veelbelovende opkomende technologieën voor innovatieve, duurzame logistiek in Europa.

De twee volledig elektrische DAF-trucks van Contargo – een dochteronderneming van Rhenus – maken deel uit van een uitgebreide veldtest met meerdere trucks in Europa. Het zijn de eerste CFs Electric die in Duitsland in gebruik zijn genomen. De DAF CF Electric is een volledig elektrische 4x2 trekker, ontwikkeld voor de inzet tot 37 ton in stedelijke gebieden, waar enkel- of dubbellassige trailers de norm zijn. Het voertuig is gebaseerd op de DAF CF en opereert volledig elektrisch met VDL's E-Power Technology. De kern van zijn intelligente aandrijflijn is een 210 kilowatt elektrische motor, aangedreven door een lithium-ion batterijpakket met een totale capaciteit van 170 kilowattuur. De CF heeft een actieradius van zo'n 100 kilometer, afhankelijk van het gewicht van de lading, wat hem geschikt maakt voor 'zero emission' transport in hoge volumes in de stedelijke gebieden. De batterijen hebben een 30-minuten snellaadfunctie en volledig opladen duurt maar anderhalf uur.

DAF CF PURE EXCELLENCE

Hogere prestaties Meer lading



Wie in het bouwtransport zit, kan niet om de DAF CF FAD heen. Verbeterde aandrijflijnen leveren het vermogen om het meest uitdagende terrein aan te kunnen. Lichtgewicht en opbouwvriendelijke chassisconfiguraties verhogen het laadvermogen, ook onder de zwaarste rijomstandigheden. En de hoogst mogelijke brandstofefficiency zorgt voor de laagst mogelijke bedrijfskosten. En net als alle DAF-trucks biedt de DAF CF FAD ongeëvenaard chauffeurscomfort en eenvoudige carrosserie-opbouw. Neem contact op met de DAF-dealer voor het volledige verhaal of bezoek www.daf.com.