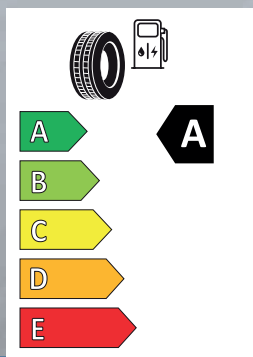
NAJAAR 2024 / VOORJAAR 2025

DAF IN ACTION

“DAF INTRODUCEERT OPNIEUW NIEUWE NORM IN EFFICIENCY”

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

NON-STOP EFFICIËNTIE



FUELMAX PERFORMANCE

IN EEN RECHTE LIJN NAAR EFFICIËNTIE EN DUURZAAMHEID

GOODYEAR.EU/TRUCK

De gespecialiseerde snelwegband die de beste brandstofefficiëntie en laagste uitstoot biedt.
Ontdek de uitstekende prestaties van FUELMAX PERFORMANCE banden met het A-label voor uitmuntende brandstofefficiëntie.

GOODYEAR

Alles voor uw succes

‘Powering your success’. Dat doen we bij DAF elke dag. Wij beseffen dat we een schakel zijn in het succes van uw onderneming. Daar doen we alles voor. En dat zult u in deze editie van DAF in Action weer bevestigd krijgen.

In deze uitgave laten we u kennismaken met een reeks aan vernieuwingen voor onze New Generation DAF modellen. Dat zijn nog steeds de enige trucks die volledig nieuw zijn ontwikkeld tegen de achtergrond van de nieuwe Europese regelgeving, met alle voordelen die daar bij horen. Bij DAF staan we nooit stil en blijven we verbeteren. Het resultaat: de New Generation DAF trucks zijn nu nóg zuiniger, nóg veiliger en nóg comfortabeler. Kortom, de beste trucks op de markt zijn nu nóg beter.

‘Powering your success’ komt ook terug in onze zojuist gelanceerde ‘Plug & Play’-programma. Een doeltreffend concept om de opbouw van bakwagens nog efficiënter te maken. Voor de opbouwer maar vooral voor u als klant. Cornelis van der Lee, Director Rigid/Vocational, vertelt u er in dit magazine alles over.

Daarnaast legt DAF’s Chief Engineer Jeroen van den Oetelaar uit dat DAF op alle fronten werkt aan een duurzame toekomst voor het wegtransport. Elektrisch, hybride, motoren op waterstof, de brandstofcel en natuurlijk de nog lang niet uitontwikkelde verbrandingsmotor, vele technologieën zullen we uiteindelijk nodig hebben om de energietransitie mogelijk te maken. DAF is er klaar voor!

Hoe ervaren onze klanten eigenlijk onze bijdrage aan hun succes? Ook dat leest u in deze editie. Hun tevredenheid met onze producten en diensten zijn voor ons de voornaamste drijfveer om onszelf continu te blijven verbeteren. En dat doen we voor onze klanten. Voor u.

Harald Seidel
President-Directeur
DAF Trucks N.V.

4 'Powering your success'. DAF introduceert opnieuw nieuwe norm in efficiency

9 Jeroen van den Oetelaar: "Duurzaamheid is onze gezamenlijke verantwoordelijkheid"

12 Vijftig jaar evolutie = revolutie

14 Cornelis van der Lee: "Geen bakwagen is hetzelfde."

18 PACCAR Connect maakt het leven makkelijker

21 Adam Serr rijdt 600.000 ton levensmiddelen per jaar

25 Simone Gheller: "Zuinig en met optimale prijs-prestatieverhouding"

DAF introduceert opnieuw nieuwe norm in efficiency

‘POWERING YOUR SUCCESS’

Groot was de verrassing toen DAF in 2021 het doek van de nieuwe generatie XD, XF, XG en XG+ haalde. Ontwikkeld tegen de achtergrond van de nieuwe Europese regelgeving op het gebied van voertuiggewichten en –afmetingen. De nieuwe standaard in veiligheid, comfort en niet in de laatste plaats efficiency. Met een reeks aan vernieuwingen wordt nu een volgende stap gezet. En wordt wederom de nieuwe norm gezet.

Door: Rob van Tilburg

Revolutionair mogen DAF's toppers voor het regionale, nationale en internationale vervoer zeker genoemd worden. De nieuwe Europese regelgeving bood mogelijkheden om de trucks aan de voorzijde met maar liefst 16 centimeter te verlengen. En dit alles voor de best mogelijke aerodynamica, die een belangrijke bijdrage levert aan de 10% betere brandstofefficiency en lagere CO_2-emissies waarop DAF terecht trots is. De Nieuwe Generatie DAF trucks combineren een optimale efficiency bovendien met de best mogelijke veiligheid, terwijl de chauffeur verwend wordt met een ongekende ruimte en doordachte inrichting van de prachtige cabines. Niet verwonderlijk dat DAF met haar nieuwe modellen zo'n beetje alle prestigieuze prijzen in Europa in de wacht sleepte. Van 'International Truck of the Year' tot 'Green Truck of the Year' en van 'Fleet Truck of the Year' tot 'Best Industrial Design'.

De successtory van de Nieuwe Generatie DAF trucks krijgt een indrukwekkend vervolg. In het kader van de succesvolle filosofie van DAF Transport Efficiency wordt een reeks aan innovaties geïntroduceerd die de XD, XF, XG en XG+ nog weer aantrekkelijker maken. Voor ondernemer én chauffeur. Nog zuiniger door vernieuwingen aan motoren en aandrijflijn en een rijkere voertuigspecificatie die nog meer op maximale efficiency is afgestemd. Nog veiliger voor chauffeur en mede-weggebruikers door de indrukwekkende reeks veiligheidsvoorzieningen die standaard zijn. En nog comfortabeler door de voordelen die de vernieuwingen aan de aandrijflijn op het gebied van rijgedrag en een ultra-laag geluidsniveau met zich meebrengen.

DE KRACHT VAN EFFICIENCY

Menig vervoerder heeft inmiddels zelf kunnen ervaren dat de 10% hogere brandstofefficiency van de Nieuwe Generatie DAF trucks geen loze belofte is. Met de modellen die nu het nieuwe hoofdstuk van de successtory inluiden – en die gekenmerkt worden door de subtiele chromen accenten in de bovenste luchtinlaten – wordt daar nog eens tot 3% aan toegevoegd. Daarvoor tekenen de bekende PACCAR MX-11- en MX-13-motoren met een nog betere kleptiming, een nieuwe pomp voor de koeling en een nieuwe luchtcompressor. Maar ook een nieuw pignon in de achteras en nieuwe achterasreducties dragen hun steentje in belangrijke mate bij.

Daarnaast breidt DAF de standaarduitrusting van verreweg het merendeel van de 4x2- en 6x2-uitvoeringen uit met onder andere predictive cruise control (PCC), banden met extra lage rolweerstand en digitale camera's in plaats van spiegels*. Vervoerders die hun Nieuwe Generatie DAF trucks voorheen zonder deze voorzieningen bestelden, kunnen bij de 3% brandstofvoordeel door de nieuwe aandrijflijn, nog eens 6% bijtellen. In de dagelijkse praktijk zal de winst in brandstofefficiency zelfs nog groter zijn, omdat nu ook spoilers standaard zijn, waarvan het voordeel sterk afhankelijk is van het voertuigtype. Wederom maakt DAF indrukwekkende stappen om zijn toonaangevende positie op het gebied van transportefficiency verder uit te bouwen.

In het kader daarvan is het ook bijzonder dat DAF verschillende uitvoeringen biedt die regelrecht in klasse 3 van de Duitse Maut vallen. Transportondernemers die regelmatig in en door Duitsland rijden, weten dat daarmee enkele duizenden euro's aan tolkosten bespaard kunnen worden.

En natuurlijk biedt ook het nieuwe PACCAR Connect online fleetmanagement-platform alle mogelijkheden het rendement per kilometer verder op te schroeven. Elke nieuwe DAF wordt vandaag de dag standaard geleverd met een 10 jaar abonnement op dit toonaangevende systeem waarmee 24 uur per dag de prestaties van vloot, truck en chauffeur gemonitord kunnen worden. Bestaande vloot-managementsystemen kunnen bovendien heel gemakkelijk geïntegreerd worden in PACCAR Connect. Transportefficiency in optima forma.

*) Afhankelijk van markt en uitvoering

DE KRACHT VAN VEILIGHEID

Met het toelaten van langere voertuigafmetingen beoogt de Europese Commissie vooral ook de verkeersveiligheid te dienen. De indrukwekkende voorruit en de lage ruitlijnen die DAF daardoor kan toepassen, zorgen voor een ongeëvenaard direct zicht, zeker als ook nog gekozen wordt voor de slimme 'kerb view window' in het portier aan bijrijderszijde. Geavanceerde camerasystemen zoals het DAF Digital Vision System – nu standaard op verreweg het merendeel van de uitvoeringen – en de onovertroffen DAF Corner View maken dat de Nieuwe Generatie DAF modellen ook qua indirect zicht de toon zetten.

De nieuwste uitvoeringen bieden daarbij standaard de laatste veiligheidssystemen die niet alleen de chauffeur, maar vooral ook de meest kwetsbare weggebruikers beschermen. Advanced Emergency Braking System (AEBS) maakt gebruik van radarsensoren en een camera om wanneer noodzakelijk volledig autonoom een noodstop te maken om zo een aanrijding te voorkomen. Drive-off Assist waarschuwt bij het wegrijden de chauffeur voor kwetsbare weggebruikers dichtbij de truck. DAF Side & Turn Assist doet datzelfde wanneer voetgangers, fietsers of voertuigen zich in de dode hoek van het voertuig bevinden, ook als is dat helemaal aan het einde van de trailer. De lijst aan voorzieningen is bijna eindeloos en toont DAF's kracht op het gebied van veiligheid.

KRACHT VAN COMFORT

Chauffeurs die al in een DAF XD, XF, XG of XG+ rijden, zullen zich afvragen: 'Kan het comfort nóg beter?' Het is voor hen misschien moeilijk voor te stellen, dat die vraag positief beantwoord wordt. Want door de vernieuwingen aan de aandrijflijn, draaien de PACCAR MX-11 en MX-13 motoren op kruissnelheid nog minder toeren, zodat die nóg stiller zijn. Tegelijkertijd kenmerken de geautomatiseerde versnellingsbakken zich door een nog alerter

"DE BESTE TRUCKS OP DE MARKT ZIJN NU NOG BETER"

schakelgedrag, met name bergopwaarts. En ook daarvan profiteert met name de chauffeur.

En dat chauffeurscomfort ook in praktische details schuilt, bewijzen de nieuwe functionaliteiten van PACCAR Connect. Routes kunnen direct vanaf de thuisbasis op het display op het dashboard geprojecteerd worden met diverse opties voor de eerste en laatste kilometers van een rit. De chauffeur zal er enorm blij mee zijn.

'De beste trucks op de markt nu nog beter', dat is de korte en bondige samenvatting van de vele vernieuwingen die DAF op haar veelvuldig bekroonde XD, XF, XG en XG+ modellen doorvoert. Om efficiency, veiligheid en chauffeurscomfort op een nog hoger plan te brengen. En dat allemaal met één doel voor ogen: 'Power customer success', ofwel het bijdragen aan het succes van de vervoerder. Elke dag weer, elke kilometer. Volledig in lijn met de filosofie van DAF Transport Efficiency.

DAF TRANSPORT EFFICIENCY

DAF weet als geen ander wat u als vervoerder drijft: een maximaal rendement per kilometer. Of anders gezegd: optimale voertuigbeschikbaarheid tegen de laagste kosten per kilometer.

Een truck moet rijden, dag in, dag uit. En met een zo hoog mogelijke opbrengst. Daarom leveren we trucks die uitblinken in betrouwbaarheid en lange levensduur, met onderhoudsintervallen tot wel 200.000 kilometer en een laag brandstofverbruik dat toonaangevend is in de industrie. Een DAF kan tot in het kleinste detail worden afgestemd op de specifieke inzet, kent een laag eigengewicht voor een hoog laadvermogen en heeft na jaren trouwe dienst een hoge restwaarde. Ook dat is DAF Transport Efficiency.

Onze filosofie dat uw rendement ons doel is, gaat verder. Veel verder. Een eersteklas onderdelenvoorziening door PACCAR Parts garandeert – evenals DAF's ongeëvenaarde International Truck Service (ITS) – een maximale voertuigbeschikbaarheid.

PACCAR Financial Services biedt gunstige financieringen voor lage operationele kosten. Ook een MultiSupport Reparatie- en Onderhoudscontract betekent maximale duidelijkheid vooraf. En wat te denken van PACCAR Connect, het online fleetmanagementplatform waarmee u 24/7 altijd en overal een perfect inzicht heeft in de prestaties van uw vloot!

DAF Transport Efficiency is een compleet programma producten en diensten. Sterker nog: het is een filosofie. Onze filosofie. Die in alle aspecten binnen onze onderneming terug te vinden valt. Van goed opgeleide verkoopadviseurs en technici tot aan speciale programma's voor onderdelen voor alle merken trucks en trailers. Zodat u voor alle diensten op het gebied van uw wagenpark op één adres terecht kunt. Inderdaad: dat van de DAF-dealer. Want uw rendement is ons doel.

Continental
The Future in Motion
Conti Eco HS 5
315/70 R 22.5
Conti Eco HD 5
315/70 R 22.5
De juiste band,
op het juiste moment.
De nieuwe Conti Eco HS 5 & HD 5.
Door Duitsland ontworpen brandstofbespaarder
voor gemengde regionale en langeafstandstoepassingen.
Generation 5. Samen kunnen we het verschil maken.

Jeroen van den Oetelaar, Chief Engineer DAF Product Development:

“DUURZAAMHEID ALS GEZAMENLIJKE VERANTWOORDELIJKHEID.”

Europa heeft de truckindustrie zeer uitdagende doelen gesteld. Het totaal aan trucks dat in 2025 van de band rolt, moet 15% minder CO_2 uitstoten dan de trucks die in 2019 geproduceerd zijn. In 2030 moet dat zelfs 45% zijn. “Er is niet één technische oplossing voor de veelheid aan transporttoepassingen”, aldus Jeroen van den Oetelaar, Chief Engineer DAF Product Development. “Laten we echter vooral zorgen dat de randvoorwaarden voor ‘zero emission’ tijdig worden ingevuld!”

Door: Henk de Lange

HET IS INDRUKWEKKEND WELKE STAPPEN ER AL GEZET WORDEN OP WEG NAAR EEN DUURZAME TOEKOMST VAN HET WEGTRANSPORT

"Alle truckfabrikanten, dus wij ook, werken hard aan nog schonere, duurzame transportoplossingen", verzekert Van den Oetelaar. "Elektrisch, hybride, motoren op waterstof, de brandstofcel; binnen DAF en onze moedermaatschappij hebben we alle technologieën in huis. En vergeet ook de huidige verbrandingsmotor niet; die blijft de komende jaren een duurzame optie voor met name het transport over de lange afstand, zeker als hij loopt op HVO of CO_2-neutrale brandstoffen die langzaam maar zeker aan de horizon verschijnen. Zo bieden we vanaf begin volgend jaar ook motorversies aan die geschikt zijn voor bijvoorbeeld B100 FAME biodiesel. Laten we overigens niet vergeten dat - naast alle inspanningen om de uitstoot van $CO`_2$ reduceren - de truckindustrie volop investeert in de toekomstige Euro 7 wetgeving. Die treedt in 2029 in werking en betekent 56% minder NOx en 39% minder partikels ten opzichte van de huidige Euro 6 norm. Een uitdaging op zich."

NU AL 90%

Ondanks de vele ontwikkelingen die er nu in Europe gaande zijn op het gebied van alternatieve aandrijflijnen – waarvan elektrische en die op waterstof de meest in het oog springende zijn – betreurt DAF's ontwikkelingschef het dat Europa niet alle mogelijkheden aangrijpt om nu al en op redelijk eenvoudige wijze grote stappen te zetten in het reduceren van CO_2. "HVO is net al even ter sprake gekomen. Het gebruik daarvan telt voor ons als fabrikanten niet mee om de CO_2 doelstellingen te halen. Dat is een gemiste kans. Want met HVO kunnen we nu al meer dan 90% CO_2 reductie realiseren, zonder enige aanpassingen van trucks en infrastructuur. En vergeet niet: ook voor het bestaande wagenpark, alle trucks die er in de EU rondrijden. Ervan uitgaande dat we de EU doelstelling van -45% CO_2-uitstoot in 2030 gehaald hebben, dan rijden er zo'n 400.000 emissievrije trucks in Europa. Het merendeel van de trucks heeft dan nog steeds een verbrandingsmotor."

WERELDSPELER

Als onderdeel van PACCAR is DAF een 'global player', zoals Van den Oetelaar dat uitdrukt. "We bundelen onze ontwikkelactiviteiten met onze zustermerken Kenworth en Peterbilt en verdelen ze strategisch. DAF biedt de markt al een reeks volledig elektrische vrachtwagens aan met een range tot wel 500 kilometer. En met hybride voertuigen hebben we zeer succesvolle veldtesten gedaan. De ontwikkeling van de zero emission motor op waterstof is erg veelbelovend en daarvan voorzie ik dat die de komende jaren op de markt komt. Tegelijkertijd heeft PACCAR in de Verenigde Staten samen met Shell en Toyota een langlopende test achter de rug met trucks die gebruik maken van een brandstofcel. Kenworth en Peterbilt hebben al

aangekondigd die technologie te gaan commercialiseren. Het geeft maar aan dat wij als toonaangevend en mondiaal truckproducent vele ijzers op weg naar duurzaam wegtransport in het vuur hebben. Tenslotte zal er niet een technologie zijn waarmee wij al die verschillende transporttoepassingen kunnen bedienen. Een truck die met lichte lading in de stad rijdt is heel wat anders dan met 40 ton van Kopenhagen naar Milaan. Laat de keuze voor een bepaalde technologie echter over aan de markt en aan de truckproducenten. Dat is wel de boodschap die ik voor Europa heb."

EN DE WETGEVER DAN?

Natuurlijk wordt bij DAF hard gewerkt om te voldoen aan de strenge Europese eisen. Niet alleen omdat het moet, maar vooral ook omdat DAF concreet wil bijdragen aan een duurzame wereld. Maar om de klimaatdoelstellingen te halen, moet de voorwaarden wel worden ingevuld. Van den Oetelaar: "De beschikbaarheid van emissievrije vrachtwagens is niet de bottleneck. Kijk alleen maar naar wat wij als DAF met onze XB, XD en XF Electric op dit vlak aan voertuigen in portefeuille hebben. Wat vaak in de publieke opinie vergeten wordt, is dat vrachtwagens met een rekenmachine aangeschaft worden. Er moet een business case zijn; met een vrachtwagen moet tenslotte geld verdiend worden, elke dag opnieuw. Naast dat elektrisch vervoer voor een transporteur financiel uit kan, hoort daar ook een gedegen infrastructuur bij om te zorgen dat emissieloze trucks ook daadwerkelijk door heel Europa kunnen rijden. Dat is niet alleen de verantwoordelijkheid van de overheden, maar ook van energieleveranciers."

VAN RICHTLIJN NAAR WET

Daar ligt meteen de sleutel om ervoor te zorgen dat emissieloze trucks grootscheeps zullen worden ingezet "De rol van de EU zoals ik hem zie, ligt in het verder verscherpen van de verplichtingen aan

lidstaten om de uitrol van de infrastructuur te versnellen", vertelt Jeroen van den Oetelaar. "Op dit moment ligt er alleen een richtlijn; de Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR,red.). Dat is geen verplichting, geen wet. En dat maakt de investeringsbereidheid van betrokken partijen lastig. Om de reductie van 45% minder CO_2-uitstoot in 2030 te realiseren, zijn er in Europa 50.000 publieke laadstations nodig, waarvan 35.000 Mega-watt chargers, die elk de capaciteit moeten hebben van wat een klein dorp aan elektriciteit verbruikt. De ontwikkeling van het benodigde netwerk langs de belangrijkste vervoerscorridors in Europa, gaat met een factor vier te traag. Daaruit blijkt maar weer dat de weg naar duurzaam wegtransport een gezamenlijke verantwoordelijkheid is. Voertuigen, een kloppend financieel plaatje, infrastructuur. Zie het als het product van x, y en z: als een van de factoren nul is, wordt de uitkomst nul."

"Het is indrukwekkend welke stappen er al gezet worden op weg naar een duurzame toekomst van het wegtransport", vat Van den Oetelaar samen. "En dat gaat voor ons verder dan het leveren van de nieuwste generaties elektrische trucks. Als professioneel partner in de energietransitie bieden we onze klanten een brede collectie laadpalen, verzorgen we voor chauffeurs van elektrische trucks gespecialiseerde trainingen en ondersteunen we vervoerders – ook met het nieuwe PACCAR Connect – om uit hun elektrische trucks het maximale rendement te halen. We zien de belangstelling voor elektrische trucks fors toenemen, zeker nu de ranges toenemen en we met een keer bijladen naar zo'n 1.000 'zero emission' kilometer per dag gaan. Dan is zelfs elektrisch vervoer over de lange afstand nu al realiteit."

XDC

- **Type:** XDC 450 FAD
- **Bouwjaar:** 2024
- **Motorvermogen:** 330kW/449 pk
- **Bruto voertuiggewicht:** 33.000 kilo

Betonmixers A1600 en XDC:

VIJFTIG JAAR EVOLUTIE = REVOLUTIE

Een halve eeuw geleden was je als chauffeur van een betonmixer helemaal content met je DAF A1600, destijds het neusje van de zalm. Maar zet die A1600 uit 1968 tegenover DAF's ultramoderne 8x4 XDC, dan zie je hoeveel er in een halve eeuw veranderd is.

'Kikker-DAF'. Dat was indertijd de bijnaam van de DAF A1600. En één blik op de charmante truck van weleer verklaart ook waarom. Het is best bijzonder dat zo'n oude betonmixer bewaard is gebleven; vroeger werd dit soort voertuigen vaak compleet 'op' gereden. Destijds hadden de trommels van betonmixers overigens een inhoud van drie tot vier kubieke meter. Een groot contrast met de negen kubieke meter dat een modern 8x4-chassis vandaag de dag kan dragen.

PURE NOSTALGIE

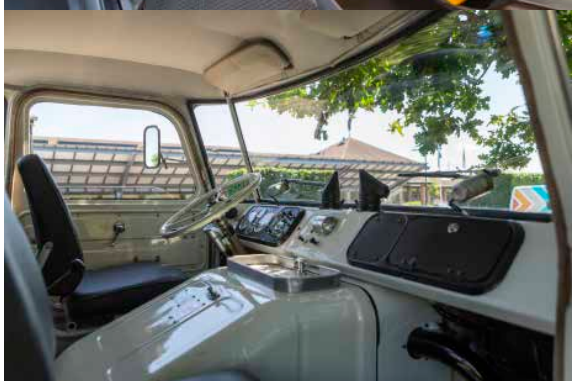
Wie wil instappen in de A1600 ziet meteen welke reuzesprongen de ergonomie gemaakt heeft in de afgelopen vijf decennia. Bij de Kikkerdaf zet je eerst je rechtervoet op de opstap achter het spatbord en grijp je de handgreep achterop de cabine. Vervolgens gaat de linkervoet op de smalle rand van het spatbord. Die is weliswaar met rubber bekleed, maar slechts enkele centimeters breed. Dan is het 'gewoon' een kwestie van het stuur vastgrijpen om in één zwaai in de cabine plaats te nemen.

A1600

- **Type:** A1600
- **Bouwjaar:** 1968
- **Motorvermogen:** 110 pk
- **Bruto voertuiggewicht:** 13.000 kilo

STOEL MET EENVOUDIG VEERSYSTEEM

En dan zit je eindelijk op de stoel, die toen al een eenvoudig veersysteem had, mechanisch uiteraard. Het zicht op het eenvoudige dashboard is verrassend goed; de inrichting uiteraard eenvoudig met een grote kilometerteller links, rechts een toerenteller die tot 3.000 gaat en in het midden een temperatuur- en een brandstofmeter. De motor bevindt zich letterlijk tussen chauffeur en bijrijder. In de zomer moet het in de cabine ongetwijfeld erg warm zijn geweest.



EN NU...

Wat een verschil met de ultramoderne DAF XDC FAD. De trommel daarvan is al bijna even lang als de hele DAF 1600! De cabine is weliswaar veel hoger dan die van de Kikker-DAF, maar instappen is eenvoudig. De stoel is comfortabel en goed geveerd, het met leer beklede stuur is verstelbaar, de airco doet comfortabel zijn werk en het dashboard zou rechtstreeks afkomstig kunnen zijn uit de meest luxueuze personenauto.

En het rijden? De handgeschakelde versnellingsbak van 'onze' 1600 is niet gesynchroniseerd en dat betekent 'double clutchen'. Het is werken om met de klassieker op pad te zijn. Neem dan de XDC – die voor off road gebruik hoger op de wielen staat en dubbele aandrijving heeft. Door de schakelaar van de stengel aan de stuurkolom in 'D' te zetten, is de geautomatiseerde transmissie klaar voor vertrek. Een lichte beroering van het gaspedaal volstaat om de DAF geruisloos in beweging te zetten. Door de grote voorruit, de lage ruitlijnen, de extra ruit in het portier aan bijrijderszijde en de ultra slimme (en standaard!) 'Corner View Camera' heb je een bijna onbeperkt zicht op de vele obstakels die achteloos over het bouwterrein lijken te zijn uitgestrooid. Ondertussen pak je als chauffeur achteloos een drankje uit de koelkast. Vijftig jaar evolutie. Adembenemend!

Cornelis van der Lee, Director Rigid/Vocational bij DAF

“GEEN BAKWAGEN IS HETZELFDE”

WE WAREN ERVAN OVERTUIGD DAT HET SPECIFICEREN VÉÉL EENVOUDIGER MOEST KUNNEN

De eerste truck van DAF was een bakwagen. Gebaseerd op meer dan 75 jaar ervaring, lanceerde DAF recentelijk ‘Plug & Play’; een doeltreffend concept om de opbouw van bakwagens nóg efficiënter te maken voor klant, opbouwer en dealer. DAF Cornelis van der Lee, Director Rigids/Vocationals: ”Daarom zou elke bakwagen eigenlijk een DAF moeten zijn.”

Door: Rutger Sylvester

Niet alleen het chassis kan worden geprepareerd, DAF zorgt ook voor de juiste plaatsing van de connectoren, zodat de informatiedisplay en de schakelaars kunnen communiceren met de opbouw en omgekeerd.

Wie wel eens een compleet nieuwe bakwagen heeft samengesteld, weet dat dit een tijdrovend karwei kan zijn. Alleen voertuigen die tot in het kleinste detail nauwkeurig zijn gespecificeerd, renderen in de praktijk immers écht. Van der Lee: “Maatwerk is altijd geboden. Maar maatwerk vergt tijd en inzicht. Er zijn vaak honderden opties zijn om uit te kiezen. We waren ervan overtuigd dat het specificeren véél eenvoudiger moest kunnen”, gaat Van der Lee verder.
De ingenieurs van DAF ging daarom in gesprek met klanten en 25 toonaangevende Europese opbouwers. Ook de dealers – die klanten adviseren bij het specificeren van hun bakwagenchassis – werden niet vergeten. Van der Lee: “We hebben steeds dezelfde vraag op tafel gelegd: hoe kunnen wij als DAF bij het assembleren van onze trucks – hier in de fabriek - jullie maximaal ondersteunen? Wij wilden de totale doorlooptijd van de montage van een opbouw op een chassis drastisch verminderen, het gemak vergroten en tegelijk gaan voor ‘first time right’.”

INNOVATIE

Het resultaat van die discussies is een uniek initiatief, dat opnieuw het innovatieve karakter van DAF onderstreept: ‘Plug & Play’.
Met dit programma kunnen transporteur, opbouwer en dealer samen eenvoudig vooraf gespecificeerde en op maat gemaakte opbouwmogelijkheden selecteren in het ordersysteem van DAF. De klant kiest zelf de inzet en met welke opbouwer hij in zee wil gaan, en krijgt vervolgens een aantal keuzes voorgelegd. Na een paar klikken met de muis is de juiste truck gespecificeerd en kunnen zowel de fabriek in Eindhoven als de opbouwer meteen aan de slag.

“Het basisprincipe is dat na het monteren van een opbouw op het chassis (op de af-fabriek gemonteerde carrosseriebevestigingsmodules, red.) alleen nog de connectoren moeten worden aangesloten. De opbouw is vervolgens meteen klaar voor gebruik. We kennen verhalen van klanten en opbouwers die de doorlooptijd zagen teruglopen van dik twee maanden naar nu één week.”

PLUG & PLAY VOOR IEDEREEN

De basis voor het Plug & Play programma leunt dus op een intensieve samenwerking met 25 toonaangevende opbouwers. Maar DAF biedt het platform ook aan klanten aan, die bij een andere opbouwer een kraan, kipper, mixer of container-afzet-systeem willen laten monteren. Van der Lee: “We zien dat opbouwers bij de montage van dit soort opbouwen in zo’n 70 tot 80% van de gevallen min of meer hetzelfde van een truck verwachten. Klanten en dealers kunnen samen met vrijwel elke opbouwer aangeven welke universele voorbereidingen er af-fabriek nodig zijn voor een ultrasnelle montage van de opbouw.”
Niet alleen het chassis kan worden geprepareerd, DAF zorgt ook voor de juiste plaatsing van de connectoren, zodat het informatiedisplay op het dashboard en de schakelaars in de cabine kunnen communiceren met de opbouw en omgekeerd. En dat draagt allemaal bij aan kwaliteit en maximale inzetbaarheid.”

ELKE DAF IS OPBOUWVRIENDELIJK

Flexibiliteit zit in het DNA van elke DAF. Zo kunnen componenten als brandstoftanks, luchtketels en de Compact Unit van het Exhaust Aftertreatment System op verschillende plaatsen aan het altijd vlakke chassis worden geplaatst, afhankelijk van wat voor vervoerder of opbouwer het meest ideaal is. In combinatie met de al af-fabriek gemonteerde DAF Body Attachment Modules (BAM) kan een opbouw snel en efficiënt worden gemonteerd. Ook dat bespaart kosten en garandeert een snelle ingebruikname.

Voor elke DAF een toepassing

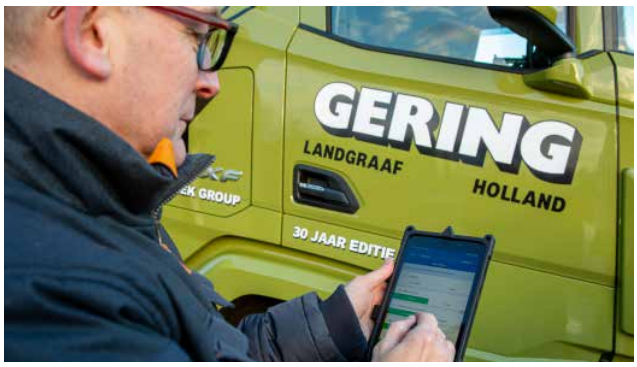
Nieuw online fleetmanagementplatform

PACCAR CONNECT MAAKT HET LEVEN MAKKELIJKER

‘Simplify your life’, ofwel ‘we maken u het leven als transporteur gemakkelijker’. Het is de boodschap van PACCAR Connect. Als vervoerder wil je immers precies weten hoe het met je wagenpark staat: waar je trucks rijden, hoeveel ze verbruiken, wat de staat is, wanneer onderhoud nodig is en ga zo maar door. Het nieuwe PACCAR Connect biedt het allemaal en zelfs meer dan dat.

Door: Henk de Lange

Transportondernemers gebruiken veel systemen om de efficiency van hun vloot te optimaliseren en monitoren. Denk aan planningsprogramma’s, fleet-managementsystemen, maar ook over tolkastjes en navigatiesystemen. Al die verschillende systemen maken het er niet overzichtelijker op.



PLATFORM

De insteek van PACCAR Connect is dan ook heel anders dan de ‘normale’ fleet-managementsystemen die inmiddels op de markt zijn; PACCAR Connect is een platform. En dat integreert naadloos bestaande logistieke systemen van derden, waardoor de fleetowner gemakkelijk in één keer en ‘realtime’ alle logistieke processen en de prestaties van zijn of haar vloot kan monitoren.

FIJN VOOR DE CHAUFFEUR

PACCAR Connect helpt ook de chauffeur zijn of haar werk nog makkelijker en efficiënter te maken. Een mooi voorbeeld is dat uitgezette routes door de thuisbasis rechtstreeks naar de navigatie in de truck doorgestuurd kunnen worden. PACCAR Connect is overigens nog lang niet uitontwikkeld; op termijn worden ook andere toepassingen in het systeem geïntegreerd. Zoals de diverse tolkastjes die de chauffeur inmiddels achter de voorruit

Bas Keybek: “PACCAR Connect helpt ons bij het managen en verkleinen van onze carbon footprint”

Gering Meubeltransport zetelt in het Limburgse Landgraaf en legt zich toe op de distributie van meubelen. De ruim vijftig medewerkers hebben de beschikking over 45 vrachtwagens (vooral DAFs) en 140 trailers en opleggers. De opvallend groene trucks van Gering rijden door heel Europa. Directeur Bas Keybek is PACCAR Connect klant van het eerste uur. Hij vertelt over zijn ervaringen.

“Bij de aanschaf van een truck kopen we niet zozeer een truck, alswel mobiliteit”, trapt Keybek af. “Daarom is het voor ons ook echt van belang dat iedere truck geïntegreerd is in ons fleetmanagementsysteem. Alle data die we daarvoor nodig hebben, zitten in PACCAR Connect.”

In de wereld van vandaag worden klanten steeds kritischer naar hun leverancier waar het duurzaamheid betreft. En dat geldt natuurlijk ook voor Gering Meubeltransport. Keybek: “We proberen onze carbon footprint te managen en te verkleinen, onze klanten eisen dat ook van ons. PACCAR Connect speelt daarbij een belangrijke rol, zoals bij het optimaliseren van de route. En samen met de chauffeur kunnen we kijken naar zijn brandstofverbruik en zijn manier van rijden. Ook daar valt altijd nog verbetering te halen.”

UITGEBREIDE ANALYSES

“PACCAR Connect helpt ons ook bij het onderhoud”, vult Keybek aan. “Uptime is voor ons buitengewoon belangrijk, stilstand kost geld. Als we geen gebruik zouden maken van PACCAR Connect, zouden we veel informatie missen. Zoals de realtime-informatie over waar de chauffeur zich bevindt. Met PACCAR Connect kunnen we bovendien uitgebreide analyses van de rit-data maken, zoals over brandstofverbruik en gebruik van de cruise control. Daarmee kunnen we de chauffeur beter ondersteunen bij het verlagen van het brandstofverbruik.”

heeft. Hoe fijn zou het zijn als dat allemaal via één geïntegreerd systeem zou lopen? Of de bediening van de tachograaf? Dat zou de chauffeur een hoop werk schelen. En wat te denken van software-updates van de truck die op afstand zullen kunnen worden doorgevoerd!

MOOIE BASIS VOOR VERDERE UITBREIDING

Met de introductie van PACCAR Connect wordt een belangrijke stap gezet om de transportefficiency te optimaliseren . Connectiviteit – waarbij truck en thuisbasis digitaal met elkaar verbonden zijn – heeft de toekomst en wordt steeds belangrijker om het maximale uit een vloot te halen.

BERCO

TRUCK COMPONENTS

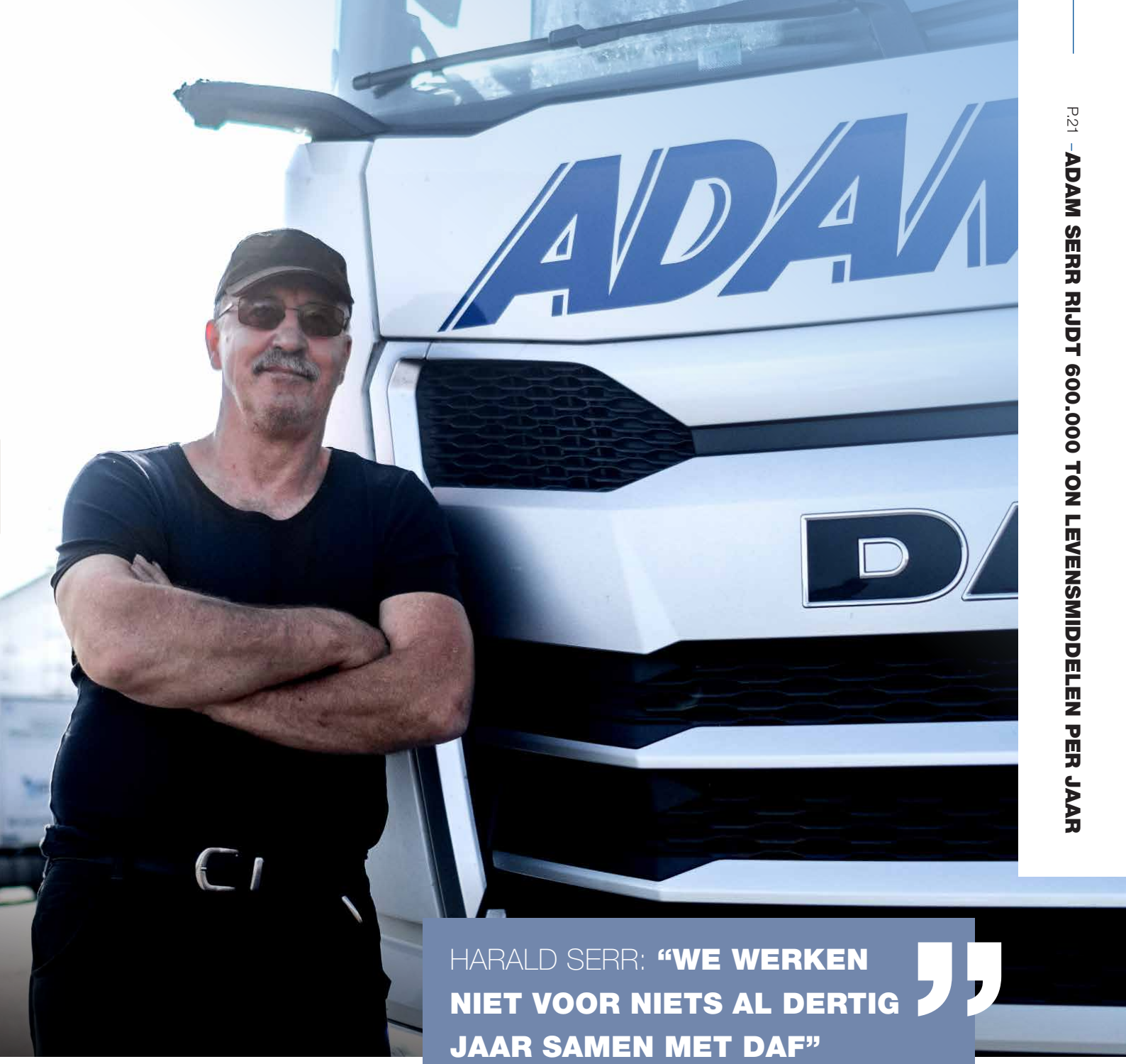
AND DAF
PROUDLY PRESENT THE

NEW GENERATION DAF

NIGHT LOCK

PLAY IT SAFE
VISIT YOUR LOCAL
DAF DEALER OR
THE WEBSITE

PARTS.DAF.COM



HARALD SERR: **"WE WERKEN NIET VOOR NIETS AL DERTIG JAAR SAMEN MET DAF"**

ADAM SERR RIJDT 600.000 TON LEVENSMIDDELEN PER JAAR

Adam Serr Spedition in het Duitse Bad Wimpfen verdient zijn dagelijkse maaltijd door die te vervoeren. Het bedrijf distribueert namelijk jaarlijks met 150 DAF trekker-trailer combinaties bijna 600.000 ton aan levensmiddelen.

Door: Frank Hausmann

Jaarlijks legt een truck bij Adam Serr zo'n 120.000 tot 160.000 kilometer af

Wie in Zuid-Duitsland de dagelijkse boodschappen zoals brood, melk, vers fruit of een diepvriespizza koopt, kan er bijna altijd van uitgaan dat die door een DAF naar de winkel zijn gebracht. Want ten zuiden van de Main-Donau lijn voorziet Adam Serr Spedition heel veel supermarktfilialen van levensmiddelen. Daarvoor zet de distributeur 150 DAF trekkers met een geconditioneerde trailer erachter in om zo vakkundig alle gekoelde, diepgevroren en verse levensmiddelen in het schap te krijgen. Daarmee is het in 1946 in Heilbronn opgerichte bedrijf een echte specialist in het transport en de distributie van 'koel-vries-vers' zoals dat in vaktermen heet.

NIET OP TIJD? LEGE VAKKEN

In de levensmiddelendistributie draait alles om uptime. Supermarkten hebben geen voorraad, dus niet op tijd leveren betekent bijna onmiddellijk lege vakken. Daarom vertrouwt Adam Serr al meer dan 30 jaar op DAF. Natuurlijk zijn die eerste DAF's 95.330 ATi allang vervangen door trucks uit de XF- en XG-serie. Adam Serr Spedition rijdt vier tot vijf jaar met een trekker en vervangt jaarlijks 30 tot 40 voertuigen. "We kiezen voor DAF vanwege de bewezen betrouwbaarheid. Maar zeker ook omdat het merk de grootste cabine op de markt levert", legt Harald Serr, eigenaar en managing director, uit. "Dat extra comfort maakt dat onze chauffeurs graag DAF rijden. En het helpt ook bij het werven van chauffeurs, belangrijk in deze krappe arbeidsmarkt. We kopen voornamelijk twee-assige trekkers met 480 pk. Daarbij variëren we tussen de grootste Super Space Cab van de XF en de XG-cabine van de New Generation DAF."

In het grote magazijn in Bad Rappenau zijn de afgelopen jaren verschillende duurzaamheidslagen gemaakt

ZUID-DUITSLAND

Het werkterrein van Adam Serr Spedition bevindt zich voornamelijk in Zuid-Duitsland. "Maar we leveren door heel Duitsland en zelfs in onze buurlanden", geeft Harald Serr uitleg. "Meestal rijden we met dubbeldeks opleggers, oftewel 'Doppelstock', zoals we dat hier in Duitsland noemen. Heel efficiënt, want daardoor kunnen we met één rit meer adressen aandoen. En dat zie je ook terug in de kilometrages: een truck legt bij ons jaarlijks zo'n 120.000 tot 160.000 kilometer af." Elke chauffeur heeft een tablet voor de communicatie met de planning. Daarop krijgt hij zijn laad- en loslocaties door, met de desbetreffende laad- en lostijde. Het telematicasysteem controleert realtime de temperatuur in de koeloplegger, die desgewenst wordt doorgestuurd naar de klant. En mocht er echt nood aan de man zijn, dan is er altijd nog de mobiele telefoon.

DUURZAAMHEID

Adam Serr Spedition ontzorgt zijn klanten ook met warehousing en added logistic value. Uiteraard voldoet het bedrijf volledig aan de HACCP-eisen en heeft het een certificering voor biologische producten. In het grote magazijn in Bad Rappenau zijn de afgelopen jaren verschillende duurzaamheidslagen gemaakt. Zo werd er energiebesparende vloerverwarming geïnstalleerd en zorgen zonnepanelen op het dak voor voldoende energie om het gebouw autonoom van stroom te voorzien. Ook het voorkoelen en op temparatuur houden van de trailers op het terrein en aan het dok gebeurt met zelf opgewekte elektriciteit. Dit spaart diesel en vermindert de CO_2-uitstoot. En dan is er nog genoeg capaciteit over om ook de kantoren, de werkplaats, het tankstation en de wasstraat op het erf van elektriciteit te voorzien. Wat dan nog overblijft, levert het bedrijf terug aan het elektriciteitsnet. Voor deze inspanningen kreeg Adam Serr Spedition begin 2017 de 'Lean & Green Award' voor duurzaam en verantwoord gebruik van

hulpbronnen. Het doel van het Lean & Green programma is dat de deelnemers hun uitstoot van broeikasgassen binnen vijf jaar met minstens 20 procent verminderen.

JAARLIJKS -5% CO_2

Bij Adam Serr streven ze naar een jaarlijkse CO_2- reductie met vijf procent. In dat kader schakelt men komend jaar om naar LED-verlichting. Daarnaast streeft Serr ernaar jaarlijks 10 procent op het waterverbruik te besparen ten opzichte van 2019 en ook het papiergebruik stevig aan banden te leggen.

STEENTJE BIJDRAGEN

Bij al die duurzaamheidsinitiatieven moeten ook de DAFs hun steentje bijdragen. Nu hebben de XG trekkers natuurlijk al hun zeer zuinige PACCAR MX-13 motoren en de meest aerodynamische cabine op de markt. Daarbij monteert Adam Serr extra zijwandafscherming aan het chassis en zijn alle trucks begrensd op 85 km/u. En hoewel het door Serr aangeschafte DAF Digital Vision System en het DAF Corner View camerasysteem primair voor een beter zicht en dus meer veiligheid zorgen, draagt dat ook bij aan één tot anderhalf procent extra besparing vanwege de nog lagere luchtweerstand. Bovendien laat Adam Serr nog de Luxury Air bestuurdersstoel en standkoeling monteren. Want in Bad Wimpfen weten ze ook dat een ontspannen goed uitgeruste chauffeur een veilige chauffeur is.

EIGEN BEHEER

Adam Serr houdt het onderhoud en reparatie van de vloot in eigen beheer. Als erkende DAF partner beschikt de werkplaats over alle benodigde diagnoseapparatuur. Serr heeft zelfs een eigen servicetruck voor eventuele pech onderweg. “Voor ons onderhoud en service werken wij nauw samen met EBB Truck-Center Heilbronn en DAF zelf. De communicatielijnen zijn kort en dat vereenvoudigt nieuwe aankopen en het op peil houden van reserveonderdelen of andere zaken. We werken niet voor niets al 30 jaar samen met DAF”, aldus Harald Serr. Hij heeft nu via PACCAR Parts twee elektrische laadstations met elk vier laadpunten en 360 kW laadvermogen besteld. Want bij Adam Serr staan de eerste DAF XF Electric trucks gepland voor januari 2025. Alles om levensmiddelen nog stiller, zuiniger en milieuvriendelijker aan supermarkten te kunnen leveren.

Nu nog diesel; binnenkort komt daar elektrisch bij

Ook de wasstraat werkt op elektriciteit die is opgewekt door de eigen zonnepanelen

Ook de DAFs leveren een belangrijke bijdrage aan de duurzaamheidsinitiatieven van Adam Serr

BENT U KLAAR...
VOOR IETS NIEUWS?

De nieuwe norm in DAF Motorolie

Verbeter de prestaties, betrouwbaarheid en het brandstofverbruik met onze aankomende release. Houd uw adem in terwijl we deze baanbrekende innovatie onthullen, die in week 41, 2024 op de markt zal komen.

Binnenkort volgen meer interessante details...

Mis het niet!

Simone Gheller, Overservice, over DAF:

“ZUINIG EN MET OPTIMALE PRIJS-PRESTATIEVERHOUDING”

Het leveren van maaltijden aan ziekenhuizen en verzorgingstehuizen is verantwoordelijk werk. Daarom vertrouwt Overservice uit het Italiaanse Vicenza op DAF.

Door: Henk de Lange

Overservice werd in 2005 opgericht door Simone Gheller. Aanvankelijk specialiseerde hij zich in het vervoer van verse producten. In 2008 nam hij een magazijn over en werden de eerste stappen op het gebied van logistiek gezet. Het wagenpark was inmiddels gegroeid tot vijf voertuigen; in 2012 waren het er al dertien. Allemaal tweedehands.

KWALITEIT

Tevreden met de grootte van zijn onderneming, besloot Gheller verder te investeren in kwaliteit: opbouwen met verschillende temperatuurzones, verplaatsbare tussenschotten, afstandsbediende temperatuurregeling en natuurlijk ook kwaliteitstrucks. Zijn zoektocht naar die laatste schakel duurde tot 2016, toen hij – na het testen van verschillende merken – koos voor DAF.

“Super betrouwbare vrachtwagens”, legt hij uit. “Zuinig en met een optimale prijs-kwaliteitverhouding.” Inmiddels bestaat de vloot van Overservice uit 14 trucks, het overgrote deel DAFs. Een vervangend voertuig voor calamiteiten is niet meer nodig en als er toch iets onverwachts gebeurt, kan Gheller altijd rekenen op zijn dealer. “Die heeft ons ook uitstekend geholpen met het specificeren van de juiste voertuigen. De meeste van onze trucks rijden veel korte ritten tussen Veneto, Friuli en Lombardije. Maar op vaste dagen doen we ook meerdaagse ritten, tot aan Piemonte, Genua en Rome toe. Zeg maar gerust dat we voor elke inzet een truck op maat hebben.”

RUIM, COMFORTABEL EN ZUINIG

Voor stedelijke en regionale distributie werd gekozen voor LF's, meestal in de 19 tons versie. Voor de lange routes naar Genua in het noorden was de vraag tweeledig: voor een afstand van 700 kilometer was er enerzijds behoefte aan nog meer werk- en leefruimte voor de chauffeur met nog meer comfort en een bed. Maar de krappe manoeuvreerruimte op de plaats van bestemming dicteerde wendbaarheid en optimaal zicht. Het ideale compromis vond Overservice in de DAF XD met slaapcabine. "De chauffeur die ermee rijdt is bijna twee meter. Hij slaapt heerlijk in deze truck.”

BRANDSTOFBESPARING

Als de vergelijking wordt gemaakt met de voorganger van de XD, rechtvaardigen de cijfers de investering volledig: "De XD verbruikt op een heuvelachtige snelweg als die naar Genua slechts 18,6 liter per 100 kilometer, terwijl zijn voorganger daarvoor 21,5 liter nodig had. Ook al heel goed! Per rit besparen we nu echter ongeveer twintig liter. En aangezien we die route dertien keer per maand afleggen, komt dat neer

DE CHAUFFEUR IS BIJNA TWEE METER. HIJ SLAAPT HEERLIJK IN DEZE TRUCK

op een besparing van 260 liter en jaarlijks zelfs op meer dan 3.000. Reken zelf maar uit hoeveel geld dat is."
Voor de lange ritten naar Rome maakt Overservice gebruik van een drie-assige XF bakwagen met 330 kW/450 pk. "Die neemt genoegen met maar 20 tot 21 liter per 100 kilometer. Ook al zo'n kampioen in zuinigheid."

DE WAARDE VAN LOGISTIEK

De volgende stap naar groei zet Overservice binnenkort met de opening van een nieuw distributiecentrum met een oppervlakte van 2.200 vierkante meter, strategisch gelegen tussen Vicenza en Padua. "Dit magazijn gaat dienen als een 'hub' tussen de verschillende klantlocaties", vertelt Gheller. "Daarmee hopen we allereerst het aantal gereden kilometers terug te brengen. Daarnaast verwachten we met deze uitbreiding, onze marges te kunnen verhogen. Die hebben de afgelopen tijd flink onder druk gestaan door diverse kostenstijgingen."

VAN VADER OP ZOON

Aandacht voor de chauffeur is het credo bij Overservice. "We willen graag dat de chauffeurs comfortabel en met plezier werken. In januari maken we bijvoorbeeld al een vakantieschema waarbij we met ieders wensen rekening houden. Het nieuwe distributiecentrum maakt dat er geen overbodige kilometers meer gereden worden en we kunnen laden en lossen wanneer ons dat het beste uitkomt. Daar hebben ook de chauffeurs baat bij. En bij werkplezier spelen natuurlijk onze DAF trucks een belangrijke rol. Mijn oudste zoon Simone is het daar helemaal mee eens. Vorig jaar haalde hij zijn rijbewijs en inmiddels werkt hij hier als chauffeur."

Ook de jongere zoons hebben plannen om tot Overservice toe te treden. Waarmee opvolging - een uitdaging voor veel familiebedrijven in de transportwereld – hier in elk geval geen probleem is.

NEW GENERATION DAF XB
ELECTRIC
DAF
DAF.COM
Kies voor elektrisch en voel je thuis in de stad!
Maak kennis met de New Generation DAF XB Electric – de truck bij uitstek voor de emissievrije stad. Schoon, stil, uiterst veilig en zeer wendbaar: de DAF XB is de ideale stadstruck. Van lokale distributie tot afvalinzameling, de XB Electric voelt zich thuis in de stad van vandaag.
WWW.STARTTHEFUTURE.COM
A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY
DAF