

PACCAR WORLD

DAF in action

Magazine van DAF Trucks N.V.

nummer 2, 2005

DAF XF105
De nieuwe norm



DAF

A PACCAR COMPANY



Veiligheid en economie –
door techniek van ZF



Zwaar goederenvervoer moet rollen. Het allerbeste tussen snelheden van 40 en 80 km/h. En precies daar is de ZF-Intarder op zijn plek. Bedrijfs en motorrem worden in combinatie met de ZF-Intarder een perfect werkend remssysteem.

Wilt u meer weten?
Bezoek dan onze homepage op
www.zf.com/intarder0040.

„De ZF-Intarder is een investering, die zich aan mij terugbetaalt. Voor het punt Economie spreken gereduceerde uitgaven voor service en brandstof, alsmede verkorte rijtijden een duidelijke taal.“
Jan de Rooy, Managing Director

- 4 DAF nieuws
- 6 DAF XF105 zet de nieuwe norm
- 11 "Comfort en optimale ruimtebenutting"
- 12 De nieuwe DAF XF105: investeren in efficiency
- 15 Meer DAF nieuws op de Bedrijfsauto RAI 2005
- 16 PACCAR MX-motor uitgebreid getest in dagelijkse praktijk
- 18 Trucks van wereldklasse uit een fabriek van wereldklasse
- 20 Service Rapido 2.0. De volgende stap in optimale service
- 22 Indrukwekkende kunstwerken verbeteren infrastructuur
- 25 Beschikbaarheid AdBlue groeit snel
- 26 DAF-pionier aan de andere kant van de wereld
- 29 PACCAR World
- 30 DAF's eerste truckmotoren

Driven by quality

In het eerste kwartaal van 2006 start de productie van de XF105, DAF's nieuwe vlaggenschip voor het internationale transport. Een juweel van een truck voor ondernemer en chauffeur. Een truck waar we als DAF buitengewoon trots op zijn. Omdat hij nieuwe normen zet. Op het gebied van kwaliteit, efficiency en transportprestaties. In interieurdesign, comfort, ergonomie en rijeigenschappen.

We zijn trots dat we de markt zo'n fantastisch nieuwe truck kunnen aanbieden. Op het feit dat we binnen de organisatie zoveel toegewijde vakmensen hebben, waarmee wij de XF105 hebben gerealiseerd. En dan heb ik het niet alleen over de collega's binnen de ontwikkelingsafdelingen of over de product planners binnen Marketing, maar ook over de medewerkers van tal van ondersteunende diensten, van Inkoop en in Productie, van production engineers tot de vakmensen aan de productielijnen. En ook leveranciers hebben een belangrijke rol gespeeld. Velen van hen waren al in een heel vroeg stadium bij de ontwikkeling van de XF105 betrokken. Productontwikkeling begint bij DAF echter traditiegetrouw bij onze klanten. Zij leveren ons waardevolle informatie vanuit de dagelijkse praktijk. Door hun ideeën en wensen zorgvuldig te verwerken in een programma van eisen, is DAF steeds weer in staat om producten te ontwikkelen die exact aansluiten op de behoefte uit de markt. De nieuwe XF105 is daarvan het jongste bewijs. En ook in de beproevingsfase spelen onze klanten een belangrijke rol. Naast uitgebreide beproevingsprogramma's in onze testcentra, op ons proefbanencomplex en op de weg, worden onze ontwikkelingsprogramma's immers steevast afgesloten met een veldtest bij klanten, om er zeker van te zijn dat van meet af aan de allerhoogste kwaliteit geleverd wordt. Zo is ook de nieuwe XF105 het afgelopen jaar uitgebreid getest in de dagelijkse praktijk bij een kleine dertig vervoerders in diverse landen van Europa.

Bij de presentatie van zo'n fantastisch product als de nieuwe DAF XF105, past het om onze dank en waardering uit te spreken voor iedereen die aan de ontwikkeling ervan heeft bijgedragen. Onze eigen medewerkers, onze leveranciers en hun medewerkers en niet in de laatste plaats al die klanten en chauffeurs die direct of indirect hebben meegewerkt aan de ontwikkeling van de DAF XF105. Alleen door de gedrevenheid, inzet en kwaliteit van al deze mensen, kunnen wij invulling geven aan onze nieuwe slogan: **driven by quality**.

Colofon

DAF in action
is een uitgave van DAF Trucks N.V.

Redactie: Afdeling Corporate Communications
Postbus 90065, 5600 PT Eindhoven, Nederland
www.daf.com

Vormgeving en druk: GPB bv, Leiderdorp



Aad Goudriaan
President-directeur
DAF Trucks N.V.





DAF Frankfurt van start

DAF werkt permanent aan verdere uitbreiding van haar dealernetwerk in Europa. Een recent voorbeeld hiervan is DAF Frankfurt GmbH, dat in het tweede kwartaal van 2005 werd opgericht. Net als de dealervestigingen in Praag, Heathrow en Budapest, is DAF Frankfurt GmbH 100% concern-eigendom.

De verkoopactiviteiten vinden nu nog plaats vanuit een tijdelijk pand, maar onlangs startte de bouw van een modern nieuw onderkomen op een stuk land van ruim 16.000 m², strategisch gelegen aan de belangrijke snelweg A661. Het gebouw krijgt een grondoppervlakte van 2.757 m², waarvan 1.764 m² bestemd is voor de ultramoderne werkplaats met zeven poorten. Daarnaast is voorzien in een 29 meter lange wasstraat, uitgerust met een hogedruk reinigingsinstallatie.

De wachtruimte voor klanten en chauffeurs, die onder andere zal worden uitgerust met douches, toiletten, drankautomaten, TV en dataverbindingen, zal zicht op de werkplaats bieden. Uiteraard wordt ook aan het milieu alle aandacht besteed. Zo worden diverse vloeren voorzien van een zes millimeter dikke vloestofdichte laag om te voorkomen dat schadelijke stoffen doordringen in het grondwater.

De opening van het nieuwe pand staat gepland voor het tweede kwartaal van 2006.



50 CF's voor Borusan Logistics

Bij DAF Trucks in Eindhoven zijn medio juni de eerste tien CF85-trucks uit een reeks van vijftig overhandigd aan het Turkse Borusan Logistics. De voertuigen werden door medewerkers van DAF en haar Turkse partner Tirsan overgedragen aan chauffeurs van Borusan.

Borusan Logistics maakt deel uit van Borusan Holding, moedermaatschappij van maar liefst 22 dochterondernemingen, waar in totaal meer dan 3.500 mensen werken. De vier hoofdactiviteiten van Borusan Holding zijn staal, technologie, auto-import en logistiek. Borusan Logistics werd in 1973 opgericht; in eerste instantie om logistieke ondersteuning te verlenen aan de zusterondernemingen, maar later ook voor externe partners. Borusan koos voor DAF vanwege de gunstige prijs-prestatieverhouding, het lage eigen gewicht van de CF85 en de hoge restwaarde.



DAF succesvol in Zuid-Afrika

Met ambitieuze doelstellingen deed DAF in oktober 2002 opnieuw haar intrede op de Zuid-Afrikaanse markt. Nu, ruim tweeënehalf jaar later, blijken de verwachtingen volledig waargemaakt: DAF is het snelst groeiende truckmerk op de Zuid-Afrikaanse truckmarkt; het marktaandeel in het segment boven 15 ton GVW bedraagt inmiddels 10%.

Het succes is in belangrijke mate te danken aan de samenwerking met Tyco Trucks, DAF's partner in Zuid-Afrika, dat onlangs de 1.000e truck afleverde. Tyco Trucks is een importeur met eigen assemblagefaciliteiten. De onderneming assembleert de types CF en XF voor de Zuid-Afrikaanse markt op basis van 'Semi-Knocked-Down (SKD)' pakketten. Zo'n SKD-pakket bestaat uit complete componenten als cabines, motoren en achterassen en een geheel kaal chassis. Naast de CF en de XF wordt ook DAF's LF steeds populairder in Zuid-Afrika. Dit type wordt door DAF als compleet voertuig geleverd.

De 1000e DAF in Zuid-Afrika (een 4x2 DAF CF85) zal worden ingezet als speciaal demo-voertuig van Tyco Trucks.





DAF hoogwerkers voor Brandweer Eindhoven

DAF heeft onlangs twee hoogwerkers geleverd aan de brandweer van Eindhoven, de stad waar DAF Trucks N.V. gevestigd is. De nieuwe voertuigen vervangen twee DAF ladderwagens.

De Brandweer van Eindhoven heeft na een uitgebreide evaluatie opnieuw gekozen voor DAF. Dat gebeurde nadat de DAF FAN CF75 als beste voertuig uit de wettelijk verplichte Europese aanbestedingsprocedure naar voren was gekomen. De gestuurde naloopas zorgt daarbij voor een grote wendbaarheid en een hoog draagvermogen. De nieuwe hoogwerkers hebben een maximale verticale werkhoopte van 34 meter en een maximale reikwijdte van bijna 25 meter in horizontale richting. De voertuigen worden niet alleen ingezet voor bluswerkzaamheden, maar ook voor reddingswerkzaamheden. Aan de korf is een op afstand bedienbaar waterkanon gemonteerd met een capaciteit van 2.500 liter water per minuut. Het hoge motorvermogen van 265 kW (360 pk) sprak de brandweer in Eindhoven aan omdat de ruim vijftientig ton zware hoogwerker daarmee in 33 seconden een snelheid van 80 km/h kan bereiken.



De directie van UBN Auto. Links Vasil Kalev, vice president. Rechts: George Zagorov, verkoopdirecteur.

Nieuwe DAF distributeur in Bulgarije

In de Bulgaarse hoofdstad Sofia ondertekenden DAF en UBN Auto onlangs een samenwerkingscontract. UBN Auto, al tien jaar DAF's servicepartner op de Bulgaarse markt, is nu ook verantwoordelijk voor de import van DAF trucks.

Hoewel de markt voor nieuwe trucks boven de zes ton GVW in Bulgarije met 700 trucks in 2004 nog relatief klein is, heeft het land uitstekende toekomstperspectieven. In 2008 wordt een totale markt van 4.000 trucks verwacht en wanneer Bulgarije in 2007 toetreedt tot de EU, zal dat de economie een verdere impuls geven. Bulgarije is een belangrijk transitland, voor DAF en UBN Auto reden om veel aandacht te besteden aan een optimale invulling van het servicenetwerk. Daartoe is UBN Auto een samenwerkingsverband aangegaan met dealerbedrijven in Plovdiv, Burgas en Varna.

Eerste DAF XF95 8x4 zwaar transport trekker in Polen

Onlangs leverde DAF-dealer Warschau Truck Center een XF.95FTM 8x4 trekker met gestuurde voorloopas af aan ZRE Katowice. De 530 pk sterke trekker is de eerste van dit type op de Poolse markt.

Het in 1955 opgerichte ZRE Katowice is gespecialiseerd in zwaar en bijzonder transport. De XF wordt ingezet voor transporten met een maximum GVW tot 120 ton. ZRE koos voor de XF vanwege de uitstekende prestaties en het feit dat de specificaties van de truck precies aansluiten bij haar wensen. Ook de gunstige ervaringen van andere zwaar transportondernemingen met DAF's XF – met name op het gebied van lage operationele kosten – speelden een belangrijke rol bij de aanschaf van de XF.



Tanker van 100 ton

Luchtvaartmaatschappij KLM nam onlangs een bijzondere combinatie in gebruik: een DAF CF75 met kerosineoplegger met een capaciteit van 80.000 liter. Het maximale treingewicht van de combinatie bedraagt 100 ton en de totale lengte is meer dan twintig meter. Om onder alle omstandigheden voldoende tractie te hebben is de DAF 75.310 trekker voorzien van een 26 tons dubbel aangedreven tandemstel. De truck is uitgerust met een 9,2 liter motor van 310 pk, gekoppeld aan een volautomatische vijfversnellingsbak. De besturing van de oplegger wordt bij het achterwaarts manoeuvreren uitgeschakeld, zodat het achteruitrijden eenvoudiger wordt. Voor het bedienen van de tankinstallatie is aan de achterkant van de tank een volledig hefplatform gebouwd, dat een hoogte van 4,20 meter kan bereiken. De tankwagencombinatie is ontwikkeld door DAF-dealer Truckland Schiphol, in samenwerking met DAF Trucks Nederland en Kar Kunz Aviation Refuelling.



Topmodel met 'state-of-the-art' PACCAR MX-motor

DAF XF105 zet de nieuwe norm

DAF presenteert de nieuwe XF105. Dit nieuwe topmodel, een uitbreiding op het DAF-programma, kenmerkt zich door een gerestyled exterieur, een geheel nieuw interieur-ontwerp, een nieuwe lay-out van het chassis en de nieuwe 12,9 liter PACCAR MX-motor, beschikbaar in zowel Euro 4- als Euro 5-specificatie. DAF's XF105, die in het eerste kwartaal van 2006 in productie gaat, zet nieuwe normen in kwaliteit, efficiency en transportprestaties, alsook in interieurdesign, comfort, ergonomie en rij-eigenschappen.





XF

DAF

XF

DAF
10000



▲ Schuin achter de bestuurdersstoel: een makkelijk bereikbare flessenhouder.

▲ In één van de opberglades kan een 45 liter koelkast geplaatst worden waarin zelfs grote flessen rechtop kunnen staan.



Het ruime bovenbed (205 x 70 x 10 cm) is bereikbaar via een fraai gestileerde aluminium ladder.

Het nieuwe stuurwiel is leverbaar met geïntegreerde schakelaars voor onder ander cruise control, down hill speed control en telefoon.



Wegklapbare versnellingspook voor ongehinderde doorgang in de cabine.



Toonaangevende duurzaamheid en betrouwbaarheid, de laagst mogelijke operationele kosten en maximale transportprestaties en efficiency, gecombineerd met Euro 4 en Euro 5 emissiewaarden, waren de belangrijkste criteria bij de ontwikkeling van de DAF XF105, samen met een superieur comfort en een perfecte werkomgeving voor de chauffeur. Om het nieuwe topmodel van de XF95 Euro 3 te onderscheiden, heeft de XF105 een nieuwe styling van het exterieur, waarvoor het uitgangspunt was: evolutie in plaats van revolutie. DAF's eigen Design Center gaf de nieuwe XF105 een verrassend eigen uitstraling, met behoud van de markante stijlelementen van de succesvolle XF95. Het volledig nieuwe Super Space Cab-dak zorgt samen met de nieuwe boven- en ondergrille, die doorloopt in de nieuw ontworpen stalen bumper, voor een uitstraling die zowel stoer als vriendelijk is. De als extra leverbare Xenon koplampen met helder Lexan-glas, de 'cat-eye'-combi-lampen in de bumper en de geïntegreerde verstralers in het Super Space Cab-dak, zijn kenmerkende stijlelementen voor de XF105.

Nieuwe norm in interieurdesign

De XF95 zette al nieuwe normen in interieurruimte en -design. Met de XF105 loopt DAF wederom voorop in de industrie als het gaat om ergonomie en interieurstyling, om toegepaste materialen en kleuren, om ruimte en de benutting ervan, om afwerking en om algehele kwaliteit. Van de nieuwe deurpanelen met stijlvolle stoffering en verder vergrote opbergruimte tot het nieuwe instrumentenpaneel, de nieuwe lay-out van het dashboard of het nieuwe slaapcompartiment, DAF's nieuwe topmodel biedt kwaliteit in elk detail.

Wanneer plaatsgenomen wordt achter het nieuwe stuurwiel met optionele airbag, wordt meteen duidelijk dat comfort, veiligheid en bedieningsgemak de hoogste prioriteit hebben gehad bij de ontwikkeling. Het nieuwe stuurwiel is leverbaar met geïntegreerde schakelaars voor de bediening van onder andere cruise-control, down hill speed control en telefoon. Andere belangrijke functies, inclusief die van de AS-Tronic versnellingsbak, zijn gemakkelijk via hendels aan de stuurkolom te bedienen. De handrembediening is nu geïntegreerd in het dashboard. Daardoor is deze gemakkelijker te bereiken, terwijl er tevens meer ruimte



op de cabinevloer ontstaat. In het dashboard, dat als een cockpit om de chauffeur heen ontwikkeld is, zijn drie DIN-slots aanwezig, zodat behalve een audio-installatie ook een groot display van een navigatie- of telematicasysteem gemonteerd kan worden. Alle vier elektrisch verstelbare spiegels en de elektrisch bedienbare portierruit aan zowel bestuurders- als bijrijderszijde, worden bediend vanaf een centraal paneel aan het portier.

Semi-vlakke vloer

Naast het feit dat de XF105 de beste werkomgeving biedt, is de cabine voor de chauffeur ook een thuis voor onderweg, stijlvol en harmonieus. De zorgvuldig op elkaar afgestemde, stijlvolle materialen en kleuren en de zorgvuldig gekozen interieurverlichting met onder andere een amberkleurige nachtverlichting zorgen voor een rustige en efficiënte werkomgeving. De motortunnel is verlaagd tot 15 centimeter om een semi-vlakke vloer te bereiken. Dit resulteert in een gemakkelijke doorgang in de cabine en in een royale stahoogte, zowel in de Space Cab (1,75 m) als de Super Space Cab (2,10 m). Indien de truck is uitgerust met de geautomatiseerde AS-Tronic versnellingsbak, is de cabinevloer geheel vrij voor een maximum aan leefruimte. De uitvoeringen met handgeschakelde transmissie hebben een wegklapbare versnellingspook voor een ongehinderde doorgang in de cabine.

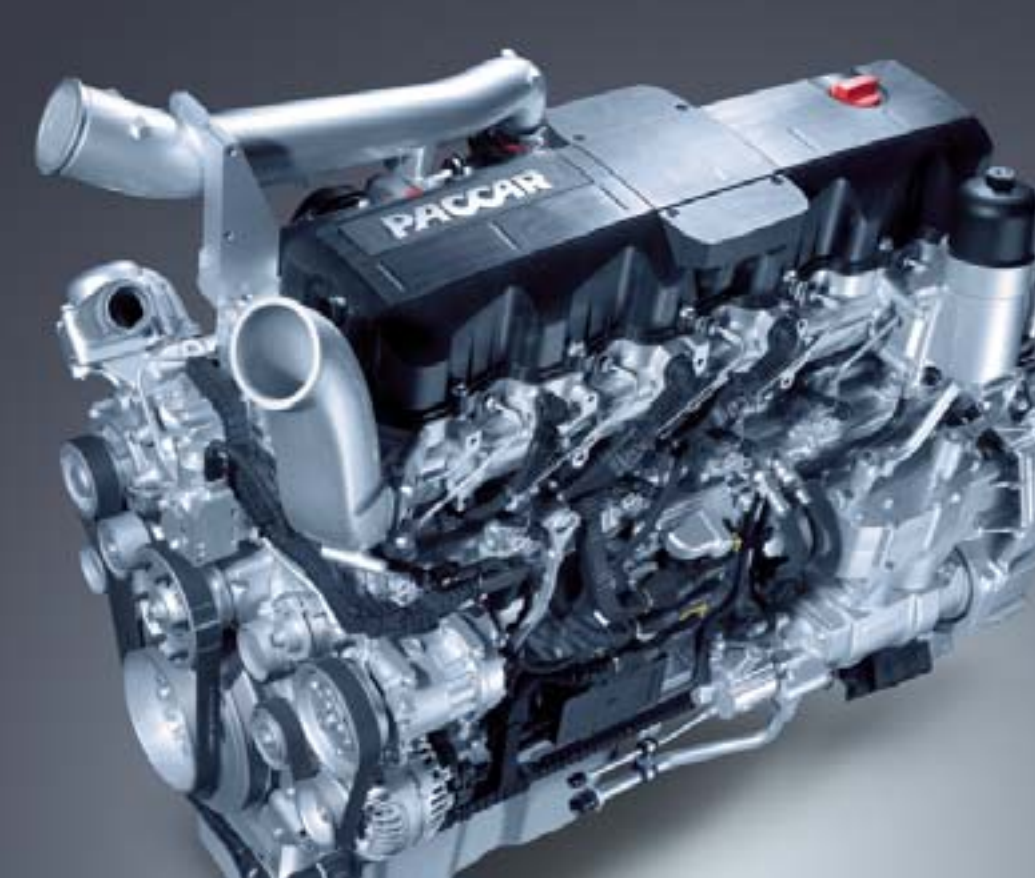
De verlaagde motortunnel maakt nog ruimere opbergmogelijkheden onder het bed mogelijk. DAF biedt hier keuze uit een vaste opbergmogelijkheid of één of twee opberglades. In één van deze opberglades kan een 45 liter koelkast geplaatst worden,

waarin zelfs grote flessen rechtop kunnen staan. Bovendien is rechts achter de bestuurdersstoel, makkelijk bereikbaar, een flessenhouder aangebracht.

De nieuw ontworpen slaapruiimte onderstreept de aandacht die DAF traditiegetrouw heeft voor de eisen van de chauffeur en biedt twee royale bedden. Het onderbed heeft een lengte van 210 cm en een breedte van 81 cm, terwijl de matras, die uit één geheel bestaat, 15 cm dik is. Ook het bovenbed, dat bereikbaar is via een fraai gestileerde en ergonomisch gevormde aluminium ladder, heeft ruime afmetingen (205 x 70 x 10 cm).

PACCAR MX-motor

De XF105 is uitgerust met de nieuwe 12,9 liter PACCAR MX-motor, ontwikkeld en geproduceerd bij DAF Trucks in Eindhoven. In eerste instantie zal de motor beschikbaar zijn met vermogens van 300 kW (410 pk), 340 kW (460 pk) en 375 kW (510 pk), met koppels van achtereenvolgens 2.000, 2.300 en 2.500 Nm, beschikbaar over een breed toereengebied van 1.000 tot 1.500 t/min. In een later stadium zal een 410 kW (560 pk)-versie leverbaar worden. De zescilinder lijnmotor combineert uitstekende prestaties en souplesse met een gunstig brandstofverbruik. Betrouwbaarheid en duurzaamheid waren andere belangrijke drijfveren bij de ontwikkeling van de MX-motor, ontwikkeld voor een zogeheten 'design-life' van 1,6 miljoen kilometer. De PACCAR MX-motor kenmerkt zich door een combinatie van beproefde, 'state-of-the-art' technologieën en een aantal technische innovaties, de toepassing van hi-tech materialen, zoals Compact Graphite Iron (CGI) en maximale integratie van functies. In het ontwerp van



Om aan de Euro 4- en 5-emissie-eisen te voldoen, zal de DAF XF105 worden uitgerust met een SCR DeNO_x-katalysator.

Nieuwe lay-out van het chassis

Door de luchtketels en andere componenten aan de binnenzijde van het chassis te brengen, is extra ruimte ontstaan voor grote brandstoftanks. Samen met de doordachte plaatsing van de DeNO_x-installatie en de 50 of 75 liter AdBlue-tank, heeft dit geleid tot de mogelijkheid een tankcapaciteit tot 1.500 liter toe te passen, het wettelijk toegestane maximum in Europa. Evenals de XF95, is de XF105 uitgerust met elektronisch geregelde schijfremmen, terwijl systemen als ABS, ASR, Vehicle Stability Control en Brake Assist voor de chauffeur extra veiligheid en comfort betekenen.

XF95 voor Euro 3

Vanwege de aanmerkelijk hogere prijzen van Euro 4- en Euro 5-motoren en doordat de marktvraag naar deze trucks voor een groot deel zal afhangen van stimuleringsmaatregelen en wegenbelasting-voordelen, zoals bij de Duitse Maut, verwacht DAF dat vervoerders in landen waar nauwelijks of geen stimuleringsmaatregelen gelden, waarschijnlijk zo lang mogelijk Euro 3-voertuigen zullen aanschaffen. Daarom zal DAF Trucks de XF95 in Euro 3-specificatie blijven leveren zo lang daar vraag naar is in de Europese markt en in landen buiten de EU waar de Euro 4/5 wetgeving niet van toepassing is.

het motorblok en de cilinderkop bijvoorbeeld, zijn leidingen geïntegreerd om de motor aan de buitenzijde zo 'clean' mogelijk te houden en het aantal motoronderdelen te minimaliseren. Zelfs het SMART hoge-druk brandstofinjectionssysteem is volledig geïntegreerd in het motorblok. Andere innovatieve technische details zijn de Poly-V belt

aandrijving van dynamo en airconditioning, het composiet kleppendecksel met geïntegreerde carterontluchting, de distributie aan de achterzijde van de motor, de stalen zuigers, de gecombineerde stuurpomp/brandstofopvoerpomp en het aluminium vlieg wielhuis. De nieuwe Jacobs decompressierem verdubbelt de prestaties van de motorrem, vooral in het meest gebruikte toereengebied tussen 1.000 en 1.500 t/min.





Bart van Lotringen, DAF Design Center:



“Comfort en optimale ruimtebenutting”

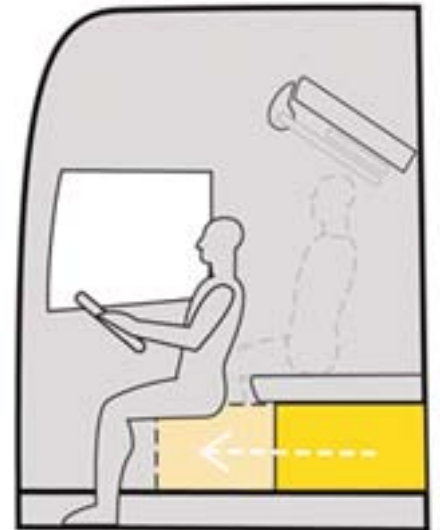
“De doelstelling voor het interieurontwerp van de XF105-cabine was duidelijk”, zegt Bart van Lotringen, Design Director bij DAF: “Comfort en optimale ruimtebenutting zonder enige concessie. Een voorbeeld: Bij sommige van onze concurrenten is het bed om te bouwen tot een bankje. Lijkt slim, maar het betekent dat de matras gedeeld moet worden. Dat is bij DAF onbespreekbaar. Een matras uit één stuk is veel comfortabeler en die krijgt de chauffeur dan ook. De ladder om in het bovenbed te komen is degelijk en solide. Hij is eenvoudig weg te schuiven naar het voeteneinde, zodat hij nooit in de weg zit als de chauffeur op het onderbed wil gaan zitten of liggen.

Deze voorbeelden illustreren dat we ons volkomen hebben ingeleefd in het leven van de chauffeur. Die brengt vele uren door in zijn cabine. Niet alleen om te werken, maar ook om te leven. We hebben een huiselijke sfeer gecreëerd met warme kleurstellingen en zachte materialen met een natuurlijke uitstraling. Net als bij moderne woninginterieurs.”

Optimale bewegingsruimte

Voor optimale ergonomie tijdens het rijden en maximale bewegingsvrijheid tijdens het rusten werden alle schakelaars en instrumenten die rechtstreeks met het rijden te

maken hebben, direct rond of zelfs op het stuurwiel gepositioneerd. In combinatie met de semi-vlakke cabinevloer leidt dat tot een optimale bewegingsruimte voor de chauffeur. Bart noemt nog zo'n voorbeeld: “Het bovenste bed van de XF105 kan met een slim easy-lift systeem binnen twee seconden omhoog worden getrokken, zodat de chauffeur rechtop en comfortabel op het onderste bed kan zitten. Bovendien kan hij aan het easy-lift systeem zijn handdoek te drogen hangen.” De semi-vlakke cabinevloer heeft – naast de extra leefruimte – nog een voordeel: doordat de vloer in het midden 15 centimeter hoger is dan vóór de stoelen, worden de zogeheten ‘vuile zones’ gescheiden van de schone. Het middengedeelte blijft schoon, prettig wanneer de chauffeur bijvoorbeeld met blote voeten in bed wil stappen. Door het toepassen van de semi-vlakke cabinevloer konden de opbergglades en de koelkast onder het bed maar liefst 45 centimeter hoog worden. Voor de koelkast betekent dit dat grote flessen frisdrank rechtop kunnen staan. “Makkelijker te pakken tijdens het rijden en de prik gaat er minder snel uit”, zegt Bart. “En voor het geval dat onverhoopt de cabine naar voren moet worden gekanteld, hebben we schotjes in de koelkast gemonteerd. Zo vallen de flessen niet om.”



EVERYTHING WITHIN EASY REACH



De nieuwe DAF XF105: investeren in efficiency

De nieuwe XF105, die DAF op de Bedrijfsauto RAI in Amsterdam presenteert, is een product van wereldklasse, met de hoogste kwaliteit, betrouwbaarheid en duurzaamheid. De XF105 beschikt over een superieur cabine-ontwerp met een semi-vlakke vloer in alle typen en is uitgerust de compleet nieuwe 12,9 PACCAR MX-motor met SCR-uitlaatgasnabehandeling om te voldoen aan de Euro 4 en Euro 5 emissieniveaus.

“Investeren in de DAF XF105 betekent investeren in lagere kosten en hogere opbrengsten. Ons nieuwe vlaggenschip zorgt voor hogere rendementen bij onze klanten, in tal van transporttoepassingen”, zegt Kerry McDonagh, Director Marketing & Sales van DAF Trucks.

De onderhoudsinterval van de XF105 werd verlengd van 120.000 kilometer naar 150.000 kilometer, bij gebruik van synthetische olie.



De feiten spreken voor zich. Afhankelijk van de inzet, verbruikt de nieuwe PACCAR MX-motor tot 4% minder brandstof. Het AdBlue-verbruik wordt meer dan gecompenseerd door het lagere brandstofverbruik. Bovendien hebben verschillende Europese landen stimuleringsprogramma's geïntroduceerd die de investeringen in schonere Euro 4 en Euro 5 motoren gedeeltelijk of zelfs geheel compenseren. Een voorbeeld hiervan is de Duitse Maut.

Restkilometers

De nieuwe PACCAR MX-motor heeft een 'design life' van 1,6 miljoen kilometer. Dat betekent dat wanneer de eerste eigenaar zijn XF105 na bijvoorbeeld 800.000 kilometer inruilt, de volgende eigenaar nog minstens zoveel 'restkilometers' over heeft. Dit verhoogt de inruilwaarde van de XF105, die na vier tot vijf jaar tot zo'n 15% hoger kan liggen dan die van een Euro 3-voertuig.

Verlengde onderhoudsinterval

De onderhoudsinterval werd verlengd van 120.000 kilometer naar 150.000 kilometer, bij gebruik van synthetische olie. Dit betekent niet alleen minder olie tijdens de levensduur van de truck, het betekent vooral ook dat een XF105 gemiddeld slechts één keer per jaar naar de werkplaats hoeft voor een grote onderhoudsbeurt. Bovendien is de 10.000 kilometerbeurt vervallen en hoeft de olie van de versnellingsbak en de achteras slechts eenmaal per 540.000 kilometer ververs te worden. Dit alles betekent minder tijd in de werkplaats en meer tijd op de weg. Ook de grote betrouwbaarheid zorgt ervoor dat de XF105

De 10 tot 15% hogere aanschafprijs van de XF105 ten opzichte van de DAF XF95 Euro 3 is grotendeels het gevolg van de kosten voor de SCR-installatie. Die installatie is nodig is om de truck te laten voldoen aan de Euro 4 en Euro 5 emissie-eisen.



maximaal kan worden ingezet, terwijl de onderhouds- en reparatiekosten tot wel 10% lager zijn.

SCR-installatie

Met al zijn voordelen, zowel voor chauffeur als ondernemer, is het logisch dat de XF105 hoger is geprijsd dan de XF95. "Ondernemers die de nieuwe DAF XF105 bestellen – die overigens in januari 2006 in productie gaat – zullen te maken krijgen met een 10 tot 15% hogere aanschafprijs ten opzichte van de DAF XF95 Euro 3", merkt McDonagh op. "Dat is grotendeels het gevolg van de kosten voor de SCR-installatie. Die installatie is nodig is om de truck te laten voldoen aan de Euro 4 en Euro 5 emissie-eisen. Het goede nieuws is dat de operationele kosten van de truck over de gehele gebruiksduur lager zijn. Dat maakt de XF105 een fantastische propositie voor kostenbewuste transportondernemers."



Kerry McDonagh: "Investeren in de DAF XF105 betekent investeren in lagere kosten en hogere opbrengsten."

Euro 4 trekker aan te schaffen, voordat dit echt nodig is." En dat geldt duidelijk ook voor veel vervoerders in andere niet Mautgerelateerde landen, getuige de onverminderd grote vraag naar de DAF XF95 Euro 3", aldus Kerry McDonagh. "De productie van de XF95 Euro 3 voor EU landen zal echter worden stopgezet, zodra de Euro 4 emissie-eisen in oktober 2006 van kracht worden. Nieuwe Euro 3 voertuigen moeten

immers vóór die datum geregistreerd zijn en dat betekent in de praktijk dat ze niet langer kunnen worden verkocht dan tot de zomer van 2006. Tot die tijd biedt DAF haar klanten twee sterke proposities: de nieuwe XF105 voor Euro 4 en Euro 5 en de populaire XF95 voor Euro 3. Beide met fantastische prestaties, buitengewoon chauffeurscomfort en een zeer royale interieurruimte."

Het beste excuus

"Voor transportondernemers die de voorkeur geven aan de behoorlijk lagere investering in een Euro 3 voertuig, blijft de XF95 in productie zolang er vraag is vanuit de markt. In recente tests van gezaghebbende Europese transportvakbladen werd de XF95 op vele aspecten wederom erkend als de norm in de industrie. Een van de Britse tijdschriften schreef: "Met de XF95 heeft DAF de transportondernemer het beste excuus gegeven om nog geen

Investeren in efficiency

- **Tot 4% lager brandstofverbruik.**
- **Tot 10% lagere reparatie- en onderhoudskosten.**
- **Tot 15% hogere restwaarde.**
- **Euro 4 en Euro 5 emissieniveaus voor Maut en andere incentives.**
- **Onderhoudsinterval verlengd tot 150.000 kilometer.**
- **Langere olieversningsinterval van versnellingsbak en achteras.**



Employee of the month

- ▶ **TIRE: MARATHON LHS**
- ▼ **LOWERS COSTS PER KILOMETER**

This month's hardest worker? The new Marathon LHS. Its wider tread and low aspect ratio gives 15% more mileage and lower rolling resistance for reduced fuel consumption. Along with Marathon LHD+ drive and Marathon LHT megatrailer tires, it gives maximum payload and cargo volume. So next month's Employee of the Month is a foregone conclusion.

GOODYEAR



**BECAUSE NOT ALL TIRES
ARE THE SAME ...**



**The European
Road Transport
Show 2005**

Meer DAF-nieuws op de Bedrijfsauto RAI 2005



De stand van DAF op de Bedrijfsauto RAI 2005: traditiegetrouw te vinden in de Europa-hal. DAF's complete modellenprogramma wordt er getoond en er is veel aandacht voor de diensten áchter de producten.

Oktober 2005: op de Bedrijfsauto RAI 2005 toont DAF haar complete modellenprogramma, met als nieuwe topmodel de DAF XF105. Naast dit nieuwe vlaggenschip toont DAF op de 2.200 m²-grote stand op de bekende locatie in de Europa-hal nóg een primeur: de nieuwe 9,2 liter PACCAR PR-motor voor Euro 4 en 5. Deze zal volgend jaar in productie gaan voor de DAF CF75.

Op de kop van de Europahal heeft DAF een stand die nooit eerder zo groot was. Met ruimte voor liefst twaalf voertuigen, waaronder een aantal met opbouw. DAF toont het complete productengamma, van de LF voor distributietransport, via de CF voor een breed scala aan toepassingen tot aan de XF voor het internationale wegtransport. Uiteraard neemt de nieuwe DAF XF105 een zeer prominente plaats in op de stand.

PACCAR PR-motor

Een tweede primeur van DAF op de BedrijfsautoRAI is de nieuwe 9,2 PACCAR PR-motor voor Euro 4 en 5. Deze maakt gebruik van een aantal vooruitstrevende technologieën die ook op PACCAR's 12,9 liter MX-motor worden toegepast. Zo heeft ook de PR-motor het SMART hogedruk-brandstof-injectiesysteem dat in samenwerking met Delphi is ontwikkeld. Evenals bij de PACCAR MX-motor zijn alle elektrische bedradingen van de motor ingekapseld voor maximale betrouwbaarheid. Ook bij de PR-motor wordt gebruik gemaakt van de SCR DeNO_x-technologie om aan de Euro 4 en Euro 5-emissiewaarden te voldoen.

Voor een maximale betrouwbaarheid en duurzaamheid, zijn belangrijke vernieuwingen doorgevoerd aan onder andere motorblok, cilinderkop, zuigers en kleppen. De 9,2 liter zescilinder PACCAR PR-motor komt in de loop van 2006 in productie en zal leverbaar worden in vermogensvarianten van 183 kW/250 pk tot 265 kW/360 pk met maximale koppels van 1.050 tot 1.450 Nm bij 1.100 tot 1.700 t/min. De nieuwe

motor, die wordt gekenmerkt door een hoge betrouwbaarheid, uitstekende prestaties en een gunstig brandstofverbruik, zal worden geleverd in de DAF CF75.

Diensten rond het product centraal

Om het belang te onderstrepen dat DAF en de DAF-dealers (circa 1.000 verkoop- en servicedealers) hechten aan een uitstekende service achter de toonaangevende producten, krijgen diensten als After Sales, PACCAR Financial, PACCAR Parts en TRP een prominente plaats op de DAF-stand, evenals DAF's International Truckservice (ITS), MultiSupport Reparatie & Onderhoudscontracten en de systemen die de DAF-dealer ter beschikking staan om het beste aankoopadvies te geven.

Vervoerders verlangen naast lage kosten per kilometer, maximale voertuigbeschikbaarheid en efficiency. Daarom hanteren de DAF-dealers de 'one stop shopping'-formule: alle diensten en services onder één dak, zodat de vervoerder zich kan concentreren op z'n 'core-business'.



DAF in Nederland

Tot en met augustus dit jaar was de Nederlandse bedrijfswagenmarkt vanaf 6 ton met bijna 9.600 registraties nagenoeg even groot als in dezelfde periode van 2004. DAF blijft hier met een marktaandeel van ruim 32 procent over de eerste acht maanden van 2005 onbetwist marktleider. In de klasse van 6 tot 15 ton heeft DAF een aandeel van bijna 22%; in het segment boven de 15 ton bedraagt het marktaandeel in Nederland ruim 33%.



Directeur Johan van den Heuvel: "Truckbusiness is mensenbusiness. Een goede dealer staat altijd klaar, denkt met je mee en pakt de zaken snel op."

PACCAR MX-motor uitgebreid getest in

Voordat een nieuw ontwikkelde motor in serieproductie gaat, heeft hij al miljoenen testkilometers achter de rug. Bij de PACCAR MX-motor zijn dat er 35 miljoen om precies te zijn. Die zijn deels onder laboratoriumomstandigheden op proefstanden gemaakt, waar de motoren vooral worden getest op duurzaamheid en betrouwbaarheid. Het merendeel van de testkilometers wordt echter op de weg gemaakt, om de prestaties onder wisselende omstandigheden, zoals kou, hitte en hoogte te beproeven.



De laatste fase van het ontwikkelingsproces is de zogeheten veldtest, waarbij voertuigen met de nieuwe motor zijn ingezet bij klanten, zoals bij HeuvelTrans uit het Nederlandse Tiel. De veldtests zijn vooral bedoeld voor de laatste fine-tuning, mede op basis van de meningen van klanten en chauffeurs. In het geval van de PACCAR MX-motor ging het om niet minder dan 100 voertuigen bij 29 klanten in diverse landen van Europa.

Vertrouwen

Het logo van HeuvelTrans laat niets te raden over de belangrijkste activiteiten van de onderneming: nationaal en internationaal gekoeld transport van verse groenten, fruit en citrusvruchten. Met een vloot van 90 trucks is Heuveltrans – onderdeel van de Van den HeuvelGroep – één van Nederlands grootste spelers op deze markt.

Blik onder de cabine: De PACCAR MX-motor heeft in minder dan een jaar al 181.000 kilometer gereden.

Met een vloot van 90 trucks is HeuvelTrans één van Nederlands grootste spelers op de markt van nationaal en internationaal gekoeld vervoer van verse groenten, fruit en citrusvruchten.



HeuvelTrans en DAF

In 1992 schafte HeuvelTrans haar eerste DAF aan. "Ik weet het kenteken nog uit mijn hoofd, maar dat weet ik van al onze trucks en opleggers", vertelt directeur Johan van den Heuvel, daarmee tegelijkertijd zijn grote betrokkenheid bij het dagelijks reilen en zeilen van de onderneming aangevend. Inmiddels bestaat de vloot van HeuvelTrans voor 50% uit DAF, oftewel 45 CF's en XF's. "Ze bevallen prima", zegt Johan. "Betrouwbaar, zuinig en de chauffeurs zijn er dol op, met name vanwege de ruimte in de cabine en de rij-eigenschappen." Over de relatie met de dealer heeft hij een uitgesproken mening: "Goede service is voor een dealer misschien nog wel belangrijker dan het verkopen van auto's", zegt hij. "Truckbusiness is mensenbusiness. Een goede dealer staat altijd klaar, denkt met je mee en pakt de zaken snel op. HeuvelTrans streeft naar een servicegraad van 100% naar haar klanten. Dat kan alleen als de dealer dat ook doet. Het moet echt klikken. Tussen ons en onze dealer Van Tilburg-Bastianen klikt het."

dagelijkse praktijk

Bovendien heeft HeuvelTrans een joint-venture met het Spaanse Transportes Hnos Corredor, S.A, dat een vloot van nog eens tachtig trucks heeft. "Jaarlijks hebben we 2.600 vrachten van en naar Spanje en daarnaast hebben we veel dagelijkse transporten van en naar Engeland. De grootste supermarktketens van Nederland behoren tot onze klantenkring", zegt directeur Johan van den Heuvel. "Die moeten voor driehonderd procent op ons kunnen vertrouwen en ik liep aanvankelijk niet over van enthousiasme toen ons door DAF gevraagd werd aan de veldtest mee te doen. Want je weet maar nooit. Die zorg was echter ongegrond: onze veldtest-XF draait volledig mee in het normale rooster. In minder dan een jaar hebben we er al 181.000 kilometer mee gereden, vooral op Engeland en Spanje."

Eindhoven

HeuvelTrans beschikt over een eigen tank-installatie voor de ureumvloeistof AdBlue, de toevoeging die er voor zorgt dat de PACCAR MX-motor voldoet aan de Euro 5 emissie-eisen. "Dat gaat probleemloos", vertelt Johan. "De XF wordt zeven dagen per week, 24 uur per dag ingezet. De truck heeft een vaste chauffeur, maar als die vrij is, rijdt er een ander op. Dat noemen we een 'springer'. Beide zijn zeer ervaren en kunnen dus bij uitstek beoordelen hoe de PACCAR MX-motor presteert. Af en toe rijden

we ermee naar de fabriek in Eindhoven, waar de technici kijken of alles in orde is. En in negen van de tien gevallen is dat ook zo." Wat gaat er na de veldtest met de auto gebeuren? "Hij blijft gewoon bij ons in de vloot", antwoordt Van den Heuvel. "Hij heeft zijn betrouwbaarheid bewezen."

Chauffeur Gerrit van Holland: "Veel trekkracht"

De vaste chauffeur van de veldtest-XF van HeuvelTrans is de 58-jarige Gerrit van Holland. Hij rijdt vooral op Engeland. "Dat gaat zeven dagen per week door", vertelt hij. Zijn jarenlange ervaring als chauffeur was voor Johan van den Heuvel de reden om Gerrit met de veldtest-XF te laten rijden. Hoe zijn de ervaringen? "Hij doet het prima", zegt Gerrit nuchter. "Hij is betrouwbaar en heeft veel trekkracht. Ik heb slechts een paar maal de dealer moeten bezoeken voor een klein probleem. Dat hoort erbij, het is tenslotte een veldtest. Ik moest alleen wennen aan de AS-Tronic versnellingsbak, vooral wanneer het bergaf ging. Maar dat ligt aan mezelf, ik heb jarenlang met een handbak gereden, ik ben wat dat betreft een chauffeur van de oude stempel. Ik moet echter toegeven dat zo'n automaat uitstekend werkt." Zijn ervaringen met de PACCAR MX-motor rapporteert Gerrit door middel van uitgebreide checklists. Een van de belangrijkste punten op de lijst is natuurlijk het brandstofverbruik. "De truck verbruikt gemiddeld circa 30 liter op 100 kilometer, inclusief flink wat fileverkeer en bij 40 ton", zegt hij. "Niet verkeerd, gezien het feit dat het hier nog een veldtest betreft. Ik ben er zeker van dat er nog meer in zit."





Geheel links: Het 'cracken' van de hoofdagerkap, bij de PACCAR MX-motor meegegoten in het motorblok. Met grote kracht en uiterst nauwkeurig worden de motor en de kap gespleten om montage van de krukas mogelijk te maken. Voordeel: een unieke en uiterst robuuste verbinding.

Links: Kritische boutverbindingen worden automatisch uitgevoerd, waarbij de computer bijhoudt of de bouten met het juiste aanhaalmoment zijn aangedraaid.

Trucks van wereldklasse uit e



Boven: De motoren worden automatisch in de stand gebracht die voor de medewerkers het meest ideaal is.



In de Plaatcomponentenfabriek produceren vakmensen met behulp van onder meer geavanceerde lasrobots, plasma-snijmachines en indrukwekkende persen een diversiteit aan steunen, beugels, cabine- en asdelen en brandstoftanks.

Rechts: De productielijn van DAF's Assemblagefabriek in Eindhoven werd met vijftig meter verlengd om een hogere productiecapaciteit te kunnen realiseren.





Links: In de Assenfabriek in Westerlo is het spuitproces van de assen volledig geautomatiseerd. Dat verbetert zowel de kwaliteit als de arbeidsomstandigheden.

Rechts: In de Cabinefabriek in Westerlo spelen lasrobots een zeer grote rol bij het assembleren van de cabines.



en fabriek van wereldklasse



De afgelopen jaren zijn belangrijke investeringen gedaan in DAF's productiefaciliteiten in Eindhoven en Westerlo. Die behoren nu tot de modernste ter wereld en zijn toonaangevend op het gebied van kwaliteit en efficiency.

In het eerste kwartaal van 2006 start DAF de serieproductie van de nieuwe XF105, uitgerust met de nieuwe, door DAF ontwikkelde 12,9 liter PACCAR MX-motor. Deze is volledig nieuw ontworpen en kenmerkt zich door een combinatie van hoogstaande, bewezen technologie en een groot aantal technische innovaties.

Het productieproces van deze motor wordt gekenmerkt door minimale toleranties en maximale reinheid voor de hoogst mogelijke kwaliteit. Met het oog op een maximale betrouwbaarheid, is een groot aantal leidingen bij de MX bijvoorbeeld in het motorblok en in de cilinderkop geïntegreerd. Voor de vele fijnboor- en frees-bewerkingen worden motorblokken en cilinderkoppen daarom onder steeds wisselende hoeken gebracht. Bovendien mogen geen boor- en slijpresten in de kanalen achterblijven, reden waarom de motorblokken en cilinderkoppen tijdens het proces steeds zorgvuldig in- en uitwendig worden gereinigd.

Uitbreiding capaciteit

World Class Manufacturing (zie kader) betekent dat alleen het beste goed genoeg is. Dat geldt niet alleen voor de motorenfabriek, het geldt voor alle DAF-fabrieken. Zoals de Plaatcomponentenfabriek, waar vakkensmen met behulp van onder meer geavanceerde lasrobots, plasma-snijmachines en indrukwekkende persen een diversiteit aan steunen, beugels, cabine- en asdelen en brandstoftanks produceren. Of de Assen- en Cabinefabriek in het Belgische Westerlo. Het afgelopen jaar zijn daar nieuwe, hypermoderne CNC-bewerkingsmachines en las- en spuit-robots geïnstalleerd om kwaliteit en arbeidsomstandigheden op een nog hoger niveau te brengen. En niet te vergeten om de efficiency nog verder te verhogen, nodig om een nog hogere productiecapaciteit te kunnen realiseren. De vraag naar DAF trucks blijft immers onverminderd hoog.

Om diezelfde reden is de productielijn van DAF's Assemblagefabriek in Eindhoven met vijftig meter verlengd. Binnen de bestaande infrastructuur is onder andere door verdere standaardisatie van de toegepaste leidingensets, de montage van kabelbomen in het lijnproces opgenomen. Efficiency en kwaliteit konden daardoor verder verhoogd worden.

Al deze vernieuwingen betekenen dat DAF trucks van wereldklasse produceert in fabrieken van wereldklasse om de klant de hoogste kwaliteit, betrouwbaarheid en duurzaamheid te garanderen.

World Class Manufacturing

DAF streeft naar 'World Class Manufacturing' (WCM), een race zonder finish in het steeds weer verder verhogen van kwaliteit en efficiency. Het motto: er is altijd ruimte voor verdere verbetering. Binnen WCM wordt er continu naar gestreefd om alles de eerste keer goed te doen. Zonder onnodige verspilling van energie en materialen en met de best denkbare kwaliteit. De inbreng van alle betrokken medewerkers is daarbij essentieel. Tenslotte zijn zij de specialisten die weten hoe hun werk nog beter en efficiënter kan worden gedaan. Kennis en kunde van de DAF-medewerkers vormt de basis voor continue verdere verbetering van de processen. Zo wordt een product van wereldklasse niet alleen geproduceerd in een fabriek van wereldklasse, maar ook door mensen van wereldklasse.

Maximale accuratesse

Kwaliteit als centrale thema. In DAF's motorenfabriek ontvangen medewerkers gestandaardiseerde werkinstructies op beeldschermen. Op die plaatsen waar de technologie de mens in accuratesse overtreft, worden robots ingezet. Bijvoorbeeld voor het aanbrengen van de afdichting tussen motorblok en vliegwielhuis. Of bij het vastzetten van het vlieg wiel. De robot neemt eveneens werk van de mens over bij werkzaamheden met een hoge fysieke belasting. Bij de compleet nieuwe inrichting van de motorenfabriek is namelijk ook hoge prioriteit gegeven aan optimale arbeidsomstandigheden. Motorblokken worden automatisch naar elk volgend werkstation getransporteerd en aangeboden op de ideale werkhooft. Ook dat is kwaliteit.



Service Rapido 2.0

De volgende stap in optimale service

Maximale inzetbaarheid is voor DAF een van de speerpunten van de service naar de klant. Hoe minder tijd de truck in de werkplaats doorbrengt, hoe meer geld de vervoerder ermee kan verdienen. In een tijd van afnemende marges en steeds stijgende brandstofkosten een essentiële voorwaarde voor continuïteit.

In 1994 introduceerde DAF het onderdelen-systeem 'Parts Rapido'. Toen uniek in de markt en vandaag de dag nog steeds uiterst vooruitstrevend. Dit systeem, dat draait op DVD of online via het Internet, bevat alle onderdeleninformatie van elke op dit moment rijdende DAF, meteen opvraagbaar, zonder minutenlang in onderdelenboeken te moeten zoeken. Op chassisniveau is exact en onmiddellijk te zien uit welke onderdelen een bepaalde truck bestaat en welke softwareversies er in de aanwezige elektronische systemen gebruikt worden. En wie zich realiseert dat er bij DAF vele tienduizenden verschillende truckconfiguraties mogelijk zijn, kan zich dus ook de tijdwinst voorstellen die met Parts Rapido te behalen is. Een tijdwinst die zich rechtstreeks laat vertalen in kortere standtijden voor de klant.

DAVIE XD

Onderhoud en reparatie van een truck betekent meer dan alleen onderdelen ver-

vangen. Het gaat vooral om het stellen van de juiste diagnose en de kwaliteit van de reparatie. 'DAVIE XD', wat staat voor 'DAF Vehicle Investigation Equipment, Xcellence in Diagnostics', speelt daarbij een grote rol. Dit unieke, specifiek door DAF ontwikkelde, diagnose – en programmeersysteem kan 48 verschillende elektronische voertuig-systemen controleren en bespaart zo veel tijd en kosten.

Een nieuw tijdperk

De introductie van DAF's nieuwe XF105 luidt tevens een nieuw tijdperk in op het gebied van onderhoud en reparatie: 'Service Rapido 2.0.' Een uniek systeem, waarbij voor het eerst een volledige integratie heeft plaatsgevonden van reparatieprocedures, reparatie tijden, werkplaatsinstructies, speciale gereedschappen, technische gegevens en benodigde onderdelen. Per individuele truck. Voorbij is de tijd van vuistdikke werkplaats- en onderdelenhand-

boeken, bedrukt en slecht gearchiveerd. Een laptop met Internetaansluiting is genoeg.

Hoe werkt Service Rapido 2.0

Na het intikken van het chassisnummer van een bepaalde truck en het invoeren van de servicetaak, krijgt de monteur een gedetailleerd overzicht met alle reparatiestappen en bijbehorende reparatietijden. Per stap wordt een werkinstructie met illustraties gegeven en worden de technische gegevens (zoals aanhaalmoment) en de eventueel benodigde speciale gereedschappen getoond. Ook krijgt de monteur een overzicht van de benodigde onderdelen. Bovendien ziet hij op het beeldscherm exact hoe deze eruitzien. En dat alles met slechts een paar simpele klikken met de muis. De voordelen van Service Rapido 2.0 zijn legio, zowel voor de dealer als voor de klant. Zo kan de werkplaats met Service Rapido 2.0 de exacte tijdsduur van een bepaalde reparatie plannen en de reparatie nog beter voorbereiden. Ook hoeft de dealer zijn papieren werkplaatsdocumentatie niet meer te onderhouden met wekelijkse updates: Service Rapido is altijd actueel. Bovendien zijn de werkinstructies veel overzichtelijker dan op papier en exact toegespitst op de truck in kwestie. Dit alles is van groot voordeel

Service Rapido 2.0, uniek in de markt, bevestigt DAF's leidende positie op het gebied van After Sales. Waarbij de klant altijd en onvoorwaardelijk nummer 1 staat.



De toekomst

De ontwikkelingen op het gebied van After Sales staan niet stil. Om dat te demonstreren beschikt DAF in Eindhoven over een 'Electronic Dealership': een showcase waarmee de onderneming wil laten zien hoe moderne informatiemiddelen de bedrijfsprocessen bij haar dealers en de eindgebruiker optimaal kunnen ondersteunen. Daartoe wordt gebruik gemaakt van de laatste stand van zaken op het gebied van informatietechnologie, zowel op het gebied van hardware als van software. Zo wordt een klant die in het bezit is van een 'smart tag' (verwerkt in de contactsleutel) automatisch herkend bij de ingang, zodat al zijn persoonlijke- en voertuiggegevens onmiddellijk beschikbaar zijn voor de dealer-medewerkers. Alle PC-applicaties worden draadloos aangestuurd en er is speciale barcode-apparatuur voor de magazijn-activiteiten. IT speelt echter niet de hoofdrol, maar is ondersteunend aan de dienstverlening: de functionaliteit staat centraal, zowel voor de klant als voor de dealer.

voor de klant. Die is er nu namelijk zeker van dat zijn truck geen minuut langer in de werkplaats staat dan nodig is en dat het risico op eventuele fouten (bijvoorbeeld het bestellen van de verkeerde onderdelen of het toepassen van onjuiste aanhaalmomenten) tot nul gereduceerd is.

Service Rapido 2.0 wordt nu bij alle DAF-vestigingen geïntroduceerd en is inmiddels bij een aantal DAF-dealers in Engeland operationeel. Begin 2006 is het systeem beschikbaar bij alle Europese DAF-dealers. Service Rapido 2.0 uniek in de markt, bevestigt DAF's leidende positie op het gebied van After Sales. Waarbij de klant altijd en onvoorwaardelijk nummer 1 staat.

Succes zit in meer dan alleen een goede truck

Klanten vragen mij wel eens naar het geheim van DAF's succes. "Heb je even?" zeg ik dan, want het antwoord is niet zo één twee drie te geven. Natuurlijk bouwen we fantastische trucks, maar dat verklaart slechts een deel van ons succes. De organisatie achter het product is namelijk minstens zo belangrijk. Want een klant koopt niet alleen een goede truck, hij koopt vooral zekerheid. Zekerheid dat zijn vloot te allen tijde optimaal inzetbaar is, tegen zo laag mogelijke kosten. De marges in de transportsector zijn tenslotte al laag genoeg...

Hiermee hebben we de essentie van DAF's After Sales doelstelling te pakken: optimale inzetbaarheid enerzijds, lage kosten anderzijds. Dat zijn niet alleen mooie woorden, we werken er dagelijks keihard aan. Uiteraard met uitstekende, betrouwbare producten, maar ook met een uitgebreid pakket aan diensten en rondt uit unieke innovaties, zoals Service Rapido waarover u op deze pagina's meer kunt lezen. En soms zijn die innovaties al drieëndertig jaar oud, zoals DAF International Truck Service. Vaak geïmiteerd, nog steeds niet geëvenaard.

Maar het werkelijke geheim van de DAF-organisatie zijn de mensen die er werken. In de fabrieken, op de ontwikkelingsafdelingen, in de kantoren en bij de meer dan 1.000 dealers en servicepunten in Europa. Mensen die weten wat de klanten willen. Daar zijn ze niet achter gekomen door dure rapporten te lezen, maar door rechtstreeks met de klanten te praten. Over hun wensen en eisen, over de dagelijkse uitdagingen in de transportwereld. Daarin schuilt de kracht van DAF: weten wat je klant drijft. Want hoe goed onze trucks ook zijn en hoe uitgebreid ons dienstenpakket ook is: wegtransport blijft mensenwerk.

Pieter de Grauw, Directeur After Sales
DAF Trucks N.V.





Indrukwekkende kunstwerken verbeteren infrastructuur

Achterblijvende infrastructuur, files en opstoppingen maken het de logistieke dienstverlener in Europa niet makkelijker. Maar er zijn ook tal van infrastructurele voorbeelden die de vervoerder wél de gewenste tijd en efficiencywinst brengen. Zoals het nieuwe viaduct bij het Franse stadje Millau, tussen Clermont-Ferrand en Béziers en nog tal van andere interessante kunstwerken in ontwikkeling.

Tekst: Hans van Zwet



De hoogste pijler van het viaduct bij Millau is hoger dan de Eiffeltoren. De overspanningen tussen de zeven pijlers zijn 342 meter lang.

Het prachtige bouwwerk – ontworpen door de wereldberoemde architect Sir Norman Foster – kwam op 17 december 2004 gereed en heeft van de A75 een veel efficiënter traject gemaakt. Het werd dan ook warm onthaald door transportondernemers die van of naar Noord Europa en Zuid Frankrijk of Spanje rijden. Eerder gebruikten ze bij voorkeur de A6, A7 en A9 – de route over Lyon – om van Parijs naar Perpignan te rijden. De drukte in de Tarn-vallei rond Millau (waar het verkeer zich door krappe straatjes moest wringen) rechtvaardigde deze omweg van 60 kilometer. Sinds het nieuwe viaduct voor het verkeer is opengesteld, is de route over de A10, A71 en A75 korter en sneller. De prijs valt mee: hoewel gelede voertuigen (klasse 4) voor de brug 20,31 euro (24,20 euro inclusief belasting) tol betalen is het totale traject tussen Parijs en Perpignan iets minder duur dan de route over Lyon. Minstens zo belangrijk is echter de tijdwinst: minimaal een half uur in het laagseizoen tot wel vier uur in het hoogseizoen.

Grote getallen

De eigenaar van het viaduct bij Millau, de Compagnie Eiffage du Viaduct de Millau, is trots op de grote getallen die bij de brug horen. Zo zijn de overspanningen tussen de zeven pijlers 342 meter lang. De hoogste pijler is 343 meter hoog en steekt daarmee 21 meter boven de Eiffeltoren uit. De

komende 75 jaar is de Compagnie eigenaar van de brug. Het ontwerp is berekend op een levensduur van 120 jaar. In 1987 werden de eerste schetsen op papier gezet, maar pas op 14 december 2001 werd met de bouw begonnen. Precies drie jaar en drie dagen later werd het viaduct voor het publiek geopend. Het project kostte 400 miljoen euro.

Messina en Gibraltar

Behalve het viaduct van Millau zijn er op langere termijn nog een paar imposante Europese kunstwerken te verwachten, zoals een brug over de straat van Messina en wellicht een vaste verbinding tussen Europa en Afrika bij de Straat van Gibraltar. Het eerstgenoemde bouwproject moet ervoor zorgen dat in 2012 de Zuid-Italiaanse stad Calabrië verbonden wordt met Sicilië, het grootste eiland in de Middellandse zee en de dichtst bevolkte Italiaanse regio: op het 25.708 vierkante kilometer grote eiland wonen vijf miljoen mensen. De hoofdstad Palermo is de op vier na grootste stad van Italië, na Rome, Milaan, Napels en Turijn, maar het eiland wordt nu alleen nog door ferryschepen met het vaste land verbonden.

3.300 meter vrije overspanning

Op dit moment worden de aanbiedingen van twee bouwers beoordeeld en de Italiaanse regering sloot op 1 september de inschrijving voor de verzekering van het

project tijdens de bouw. De brug krijgt in iedere rijrichting twee rijstroken met een vluchtstrook, een tweesporige railverbinding en een serviceweg. De brug wordt daarmee 60,4 meter breed. Italië verwacht dat in 2012 de eerste voertuigen er over kunnen rijden. Het project gaat 4,6 miljard euro kosten. Opdrachtgever Stretto di Messina S.P.A. spreekt over een vrije overspanning van 3.300 meter. Ter vergelijking, de brug over de Grote Belt heeft een vrije overspanning van 1.624 meter en de Fatih Sultan Mehemed brug, de tweede brug over de Bosporus bij Istanbul, heeft een vrije overspanning van 1.090 meter. De nieuwe brug over de straat van Messina verslaat bovendien de huidige wereldrecordhouder: de Akashi Kaikyo brug uit 1998. Die heeft een vrije overspanning van 'slechts' 1.991 meter. De twee torens waar de kabels overheen worden gelegd zullen 382,6 meter hoog zijn, meer dan zestig meter hoger dan de Eiffeltoren.

Vulkanen en terreur

De verwachte levensduur van de brug is berekend op 200 jaar. Als tenminste in de tussentijd geen aardbeving plaatsvindt die zwaarder is dan 7,1 op de schaal van Richter. Aardbevingen met minder kracht moet de brug kunnen overleven. Die aandacht voor aardbevingen is niet zomaar: de brug zal vlak bij de Etna gebouwd worden, de enige nog actieve vulkaan in Europa.



De brug over de Straat van Messina zal een vrije overspanning van 3.300 meter krijgen en bestand zijn tegen aardbevingen van 7,1 op de schaal van Richter.

Bovendien liggen in de nabijheid nog de 'slapende' vulkanen Stromboli en Vesuvius. De brug moet windsnelheden van 200 kilometer per uur kunnen doorstaan. De aandacht voor veiligheid is bovendien uitgebreid tot terreuraanslagen met een vliegtuig. Ook die kan de constructie volgens de ingenieurs doorstaan.

Afrotunnel

Een nog futuristischer project bevindt zich momenteel nog in de conceptfase: een verbinding tussen Afrika en Europa, die in 2020 gereed moet zijn. Een officiële naam voor het project is er nog niet en zelfs is nog niet zeker of het een tunnel of een brug wordt. Op dit moment worden verschillende studies beoordeeld op hun haalbaarheid. Er is een studie met een brug, maar ook een studie met een 'zwevende' tunnel die 150 meter onder de zeespiegel hangt en aan de zeebodem bevestigd is. Het 'waar-

om' van deze constructie heeft te maken met de diepte van de Straat van Gibraltar: op de kortste afstand van dertien kilometer is deze namelijk meer dan zeshonderd meter diep en dat maakt het technisch onmogelijk om een conventionele tunnel te bouwen. Ook wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de Straat van Gibraltar over te steken ten westen van de smalste doorgang. Daar is de zee maar driehonderd meter diep. Het zou dan een tunnel met een lengte van 38,5 kilometer worden.

Wie betaalt?

De kans op een vaste oeververbinding naar Afrika kwam op 12 december 2004 een stap dichterbij toen koning Juan Carlos van Spanje en koning Mohamed de Zesde van Marokko hun handtekening zetten onder een overeenkomst voor nader onderzoek. Het is onzeker of de EU ingaat op een ver-

zoek tot subsidie. De verbinding met Afrika is niet, zoals de verbinding naar Sicilië, opgenomen in het Trans Europese Netwerk (TEN) waarin de regeringen van de 25 lidstaten hebben vastgelegd wat de belangrijkste verbindingen in Europa zijn. De economische activiteiten tussen beide continenten rechtvaardigen blijkbaar nog geen vaste oeververbinding al denkt vooral Marokko daar anders over. Op het gebied van veiligheid speelt bij deze verbinding de toestroom van illegalen een belangrijke rol. Maar eerst moet er nog worden onderzocht of het technisch allemaal haalbaar is en wie de enorm hoge kosten gaat betalen. De vergelijkbare tunnel onder het Kanaal kostte destijds 20 miljard euro en was daarmee het duurste infrastructuurproject ooit. Voorlopig zullen mensen en goederen de Straat van Gibraltar dus nog wel per vliegtuig of veerboot oversteken.

De langste en diepste tunnels

- **De Seikan tunnel in Japan, een railverbinding tussen twee eilanden, is met 53,9 kilometer de langste tunnel ter wereld. Daarna volgt de Kanaaltunnel met 39 kilometer.**
- **De langste autotunnel ligt in Noorwegen: de in 2000 gereedgekomen Lærdal tunnel bij Bergen is 24,5 kilometer lang.**
- **De Noordkaap tunnel in het noorden is vermoedelijk de diepste tunnel: de onderzeese weg van zeven kilometer verbindt sinds 1999 het eiland Magerøya met het vasteland en ligt 212 meter onder de zeespiegel.**

Beschikbaarheid AdBlue groeit snel

Om te kunnen voldoen aan de nieuwe Euro 4 emissie-eisen hebben bijna alle Europese truckfabrikanten gekozen voor het SCR-systeem ('Selective Catalytic Reduction'). Voor Euro 5 hebben zelfs alle Europese truckfabrikanten gekozen voor dit systeem, waarbij de stof AdBlue wordt ingespoten in de uitlaatgassen om de uitstoot van stikstofoxiden te reduceren.

Grote vraag is nu: hoe staat met de beschikbaarheid van AdBlue?

Tekst: Hannah Dyson



Univar, moedermaatschappij van Dureal, heeft een overeenkomst met Texaco afgesloten.



GreenChem werkt samen met Q8.



Ook bij de belangrijke grenspost bij het Spaanse La Junquera kan al AdBlue getankt worden.

Elke ondernemer die trucks exploiteert die zijn uitgerust met het SCR-systeem, zal precies moeten weten waar deze eenvoudige, maar onmisbare vloeistof te vinden is. Er zijn al diverse partnerships tussen leveranciers, distributeurs en detaillisten om ervoor te zorgen dat AdBlue in de komende maanden zijn opwachting zal maken bij honderden tankstations verspreid over Europa, evenals op de terreinen van vele transporteurs en truckstops.

In de voorhoede van de AdBlue-bevoorrading aan Europese klanten bevinden zich Air 1 (een partnership tussen ureum-producent Yara en distributeur Brenntag), Univar en GreenChem. Deze drie ondernemingen hebben op proef al vele AdBlue tankinstallaties neergezet bij truckstops, brandstofdepots en openbare terreinen. Ook sluiten ze overeenkomsten met de grote oliemaatschappijen om in de komende twee tot drie jaar de beschikbaarheid van AdBlue bij tankstations verder te verhogen. Andere producenten en distributeurs richten zich in eerste instantie op één land tegelijk, bijvoorbeeld Blue Sky in Duitsland (een partnership tussen SKW Piesteritz

en KRUSE Chemie KG) en BlueCat in het Verenigd Koninkrijk (opgericht door J&H Bunn). Oliemaatschappij OMV zal in 2007 67 van haar tankstations uitgerust hebben met AdBlue-voorzieningen, vooral in Oostenrijk, Duitsland en Centraal- en Oost-Europa.

De grote verscheidenheid aan opslag- en leveringsvarianten die de AdBlue-distributeurs aanbieden, stelt de oliemaatschappijen in staat om hun verkoopstrategie te variëren naar gelang hun eigen inzichten over deze zich ontwikkelende markt. Zo zal Shell aan het eind van het jaar zo'n 1.500 verkooppunten van AdBlue hebben, maar het alleen aanbieden in de vorm van vijfliterblikken. Het Franse Total zal binnen drie jaar AdBlue leveren aan 400 tankstations en AS24 truckstations in Europa, zowel in bulk als in blikken. Tegen het eind van het jaar zal Q8 op sommige locaties blikken aanbieden en bij strategisch gelegen tankstations, zoals grensovergangen, pompinstallaties geplaatst hebben.

www.findadblue.com

Het Britse adviesbureau Integer Research lanceerde in oktober in samenwerking met AdBlue-producenten, distributiemaatschappijen en truckfabrikanten de FindAdBlue.com website. Hier kunnen transportondernemers en chauffeurs met een simpele muisklik elk Europees AdBlue-verkooppunt vinden.



Opzeeland's 'Dutch Connection'



DAF-pionier aan de andere kant van

Met een oppervlakte van 270.000 km², prachtige natuur, een grote rijkdom aan grondstoffen en slechts 4 miljoen bewoners wordt Nieuw Zeeland ook wel het laatste paradijs op aarde genoemd. Geen wonder dat het land veel mensen aantrekt die er een nieuw bestaan willen opbouwen. Zo ook Cor van Opzeeland, die in 1952 het naoorlogse Nederland verliet op zoek naar een nieuwe uitdaging. Toen hij in 1956 met één truck begon met het vervoer van onder andere kolen, kon hij niet vermoeden dat bijna vijftig jaar later zijn naam nog steeds op de zijkant van trucks zou staan. Trucks uit zijn eigen geboorteland.

Anno 2005 is zoon John Managing Director van een middelgrote Nieuw Zeelandse onderneming op het gebied van opslag, distributie en verpakking, met een vloot van 35 voertuigen en diverse distributiemagazijnen verspreid door het land. Het bedrijf vervoert een grote verscheidenheid aan goederen, zoals hout, voedingsmiddelen en verpakkingsmateriaal. Opzeeland heeft zo'n 55 mensen

John van Opzeeland (links) is nu Managing Director van de in 1956 door zijn vader Cor opgerichte transportonderneming.

in dienst, waarvan 35 chauffeurs. Het hoofdkantoor staat in Christchurch, aan de oostkust van het Zuider Eiland. De inmiddels 79-jarige vader Cor laat er nog dagelijks zijn neus zien en steekt regelmatig zijn handen uit de mouwen.

Pionier

Toen DAF zo'n zes jaar geleden de Nieuw Zeelandse markt betrad, was Opzeeland één van de eerste klanten. Opzeeland's 'Dutch Connection' speelde een belangrijke rol bij het aankoopproces van de Neder-

landse trucks, zegt John van Opzeeland: "Het lijkt natuurlijk een waagstuk om trucks te kopen van een toen in Nieuw Zeeland nog volslagen onbekend merk", zegt hij. "Maar de specificaties waren veelbelovend en onze contacten in Nederland bevestigden de uitstekende reputatie van DAF. U moet namelijk weten dat diverse familieleden in Nederland ook in het wegtransport werkzaam zijn, sommigen ook onder de naam Opzeeland."

Alles klopt

Inmiddels heeft Opzeeland 13 DAF's in de vloot, verdeeld over de types CF en XF. John van Opzeeland steekt zijn enthousiasme niet onder stoelen of banken. "Alles klopt", zegt hij. "De DAFs zijn betrouwbaar, de prijs is goed, ze zijn redelijk zuinig, en de chauffeurs zijn er dol op. Bovendien zijn de sales en after sales trajecten uitstekend geregeld. De DAF-importeur Southpac Trucks heeft veel servicepunten verspreid over het land en de communicatielijnen zijn kort, ook die met de fabriek in Eindhoven. Vragen die we aan DAF stellen worden altijd snel beantwoord. Het is alsof ze naast de deur zitten."

Vierassers

Het Nieuw Zeelandse verkeersbeeld wordt





de wereld



beheerst door een hoog percentage vier-assige bakwagens, waarachter vaak een vierassige aanhangwagen hangt. De totale lengte van de combinatie is dan twintig meter, bij een GVW van 45 ton. Allemaal uitvloeisels van de nationale wetgeving, tot frustratie van John van Opzeeland: “De overheid vindt dat combinaties boven de 39 ton moeten zijn uitgerust met acht assen en de truck met een tandem aandrijving, dat wil zeggen: 8x4 of 6x4. Alleen zo zou een chauffeur de omstandigheden op de Nieuw Zeelandse wegen de baas kunnen”, zegt hij. “Maar een moderne twee-assige truck met drie-assige trailer kan in Nieuw Zeeland uitstekend uit de voeten. Ondertussen zitten we met een hoop extra gewicht, minder laadvermogen en extra brandstofkosten.”

Flexibele inzet

De DAFs van Opzeeland worden zowel voor lange als kortere trajecten ingezet. De wegomstandigheden in Nieuw Zeeland

noemt John “uitdagend voor trucks”: het land is zeer bergachtig en het klimaat heeft een sterk wisselend karakter. De DAFs van Opzeeland rijden tussen de 75.000 en 175.000 kilometer per jaar. De CF's worden vooral ingezet op het Zuider Eiland. “De chauffeurs van de CF's rijden aan het einde van de dag weg en stoppen na een paar honderd kilometer voor de overnachting. Dat doen ze veelal in chauffeurshotels”, zegt John. “De XF's met Space Cab worden vooral voor transport naar het Noorder Eiland ingezet. Die chauffeurs zijn vaak drie à vier dagen onderweg en slapen in hun truck. Op het gebied van ruimte en comfort is de XF-cabine de norm. De chauffeurs zijn er zeer enthousiast over. De trucks komen uit de fabriek precies zoals ik ze wil. De dealer en ik hoeven er bijna niets meer aan te veranderen en dat is een groot voordeel. Het scheelt geld en de trucks zijn na aankomst uit Nederland sneller inzetbaar.”

Kleinschalig

De Nieuw Zeelandse economie heeft een kleinschalig karakter, zegt John van

Opzeeland. “Dat betekent dat trucks zeer flexibel moeten zijn om een veelheid aan verschillende goederen te vervoeren. ‘Anything, anytime’ is hier het vervoersmotto. Onze DAFs zijn daarvoor uitstekend geschikt, met name dankzij hun lage eigen gewicht.”



DAF Endurance Used Trucks

DAF gebruikte voertuigen:
as good as new



Meer flexibiliteit, meer zekerheid, meer voordelen. Of het nu gaat om de Profi Liner, Cool Liner of de Mega Liner – KRONE heeft het totale programma met innovatieve detailoplossingen, die u een voorsprong geven bij al uw gezeekerde transporten.



Bezoek ons: op de **European Road Transport Show** in Amsterdam, hal 08, stand 055, en op de **Trailer 2005** in Kortrijk, hal 04, stand 426.

Meer info:

Jan van Scherpenzeel
Erik Kamphuis

Tel. 0575/566 366
Tel. 053/478 3132

www.krone.de

FIRST CHOICE

KRONE
De Trailer-Profis



C510 Twin Steer zwaarste Kenworth ooit gebouwd

Kenworth Australia introduceerde onlangs de C510 Twin Steer, een op drie assen aangedreven werkpaard voor zeer zware transporten over de weg en in het terrein. Het is de grootste Kenworth ooit gebouwd en de grootste truck die nog mogelijk is binnen de Australische wetgeving.

De in samenwerking met Brambles Industrial Services ontwikkelde truck zal worden ingezet in de mijn- en bosbouw industrie, alsmede voor zeer zwaar transport.

De bijzondere Kenworth is geschikt voor GVW's tot 200 ton en heeft een 19 liter QSK19 Cummins motor van 600 pk. De C510 is uitgerust met twee gestuurde voorassen en drie aangedreven achterassen. Ontwikkeling, productie en homologatie namen slechts twaalf maanden in beslag.

Industry Week Magazine: "PACCAR toonaangevend producent"

PACCAR Inc, de moedermaatschappij van DAF Trucks N.V., werd onlangs door het gezaghebbende Amerikaanse vakblad 'Industry Week' uitgeroepen tot één van de vijftig beste producenten in de Verenigde Staten. "Het is een eer voor PACCAR om deze erkenning te mogen delen met ondernemingen als Dell, Johnson & Johnson, Chevron en 3M", zei Mark C. Pigott, chairman and chief executive officer. "In het jaar waarin PACCAR haar honderdjarig bestaan viert, weerspiegelt deze erkenning de innovatiedrang en de toewijding van de PACCAR-medewerkers wereldwijd."

Om de vijftig best presterende ondernemingen te selecteren, evalueerde Industry Week niet alleen de groei in omzet, winstmarges en rendement op activa, maar ook omloopsnelheden van voorraden over de afgelopen drie jaar.

"PACCAR's wereldwijde diversificatie is essentieel geweest voor haar continue groei van omzet en winst", merkte vice chairman Mike Tembreull op. "In 2004 werd meer dan 50% van PACCAR's inkomsten gegenereerd buiten de Verenigde Staten. In de laatste tien jaar behaalde PACCAR een jaarlijks winstgroei van 16%, tegenover 7% voor de Standard & Poor's 500 Index, de lijst van best presterende ondernemingen. PACCAR's rendement op het eigen vermogen bedroeg over de laatste drie jaar gemiddeld 21,5%. In 2004 was het 27,9%."

PACCAR Foundation Europe ondersteunt onderzoekslaboratorium

Professor Alex Markham, directeur van Cancer Research UK was vol lof over de "buitengewone gulheid" van de PACCAR Foundation Europe door de donatie van £250.000 voor een nieuw onderzoekslaboratorium in Manchester op het gebied van kanker.

Een laboratorium van het Paterson Institute for Cancer Research zal worden uitgebreid en gemoderniseerd. Het laboratorium, gesubsidieerd door Cancer Research UK, zal worden herdoopt in PACCAR Laboratory, bij wijze van erkentelijkheid voor de donatie.

PACCAR's Chairman and Chief Executive Officer, Mark Pigott zei: "De PACCAR Foundation is verheugd om bij te kunnen dragen aan de belangrijke wetenschappelijke en klinische studies van Cancer Research UK. Hun vooruitstrevende medische onderzoek is essentieel bij het beter kunnen diagnosticeren en hopelijk genezen van deze verschrikkelijke ziekte. Wij bewonderen de leidende positie van Cancer Research UK en hun pro-actieve initiatieven op het gebied van fondsenwerving voor het verbeteren van hun laboratorium."

De bouwactiviteiten bij het PACCAR Laboratory zijn al begonnen. In januari 2006 moet het gereed zijn. De onderzoekers in het nieuwe lab zullen zich vooral bezighouden met de vertaling van wetenschappelijke ontdekkingen naar praktische behandelmethoden voor kankerpatiënten.

250.000^e Kenworth uit Chillicothe



Onlangs werd in de Kenworth assemblagefabriek te Chillicothe (Ohio) de productie van de 250.000e truck gevierd. De sleutels van deze truck (een Kenworth T600) werden overhandigd aan Jon Vinje, directeur van Halvor Lines, een transportonderneming die een vloot van 235 Kenworth trucks heeft.

De fabriek in Chillicothe werd geopend in 1974 en is Kenworth's grootste productiefaciliteit. Naast de T600 bouwt men er ook de W900, T800 en T2000 modellen.

V.l.n.r.: Scott Blue, bedrijfsleider Kenworth; Bill Kozek, Kenworth general sales; Jon Vinje, Directeur Halvor Lines; Larry Soule, general sales manager van dealer Rihm Kenworth.





DAF's eerste truckmotoren

Al bijna vijftig jaar ontwikkelt en produceert DAF haar eigen motoren. In die tijd heeft de onderneming een ijzersterke reputatie opgebouwd op het gebied van duurzaamheid, betrouwbaarheid, brandstofeconomie en lage emissiewaarden.

Toen DAF in 1949 haar eerste chassis voorstelde aan de pers, waren deze uitgerust met Amerikaanse Hercules benzinemotoren van 4,62 liter en een vermogen van 102 pk. Een jaar later kon de klant ook kiezen uit verschillende dieselmotoren van Hercules en Perkins. DAF bouwde zelf geen motoren, en dat was een welbewuste keuze. De investeringen voor de ontwikkeling en bouw van motoren bleken in de schrale naoorlogse jaren te hoog en men wilde zich eerst concentreren op de bouw van goede chassis en voor- en achterassen. Maar de ambities van DAF waren groot en dat DAF in een later stadium eigen motoren zou leveren, stond toen al vast.

Met de snelle toename van het wegvervoer ontstond in de markt behoefte aan motoren met een hoger vermogen en medio jaren

vijftig werd duidelijk dat de inmiddels verouderde Hercules en Perkins motoren aan vervanging toe waren. Eind 1955 kwam DAF tot een overeenkomst met Leyland, waarbij de Britse fabrikant voorlopig als leverancier van motoren zou optreden, terwijl DAF het recht kreeg de motoren in licentie zelf te bouwen wanneer de nieuwe te bouwen Motorenhal klaar was. De bouw van de motorenfabriek, grenzend aan de bestaande truckfabriek, startte in januari 1956. Alle staalconstructies voor deze nieuwbouw werden overigens vervaardigd door DAF zelf, van oorsprong immers een staalconstructiebedrijf.

Motorenfabriek

Al in november 1957 werd de nieuwe motorenfabriek feestelijk geopend, op dezelfde plek waar ook nu nog DAF's

motorenfabriek gesitueerd is. Daar begon men met de bouw van DAF's eerste motor onder eigen naam: het type D575, in feite de licentieversie van de Leyland O.350. De D575 had directe inspuiting en een cilinderinhoud van 5,76 liter. Het vermogen was 120 SAE pk bij 2.400 tpm. De motor werd ook gebouwd als industriemotor en als scheepsmotor. Binnen korte tijd verwierf de D575 een uitstekende reputatie en het lag voor de hand dat het niet bij dit type alleen zou blijven. Begin 1959 introduceerde DAF vier nieuwe motoren die van de D575 waren afgeleid: twee benzinemotoren van 135 en 155 pk, een kleinere dieselversie van 100 pk en het type DS575 met maar liefst 165 pk. Om dit hoge aantal pk's te kunnen realiseren, maakten de DAF-ontwikkelaars bij de DS575 gebruik van drukvulling door middel van een uitlaatgasturbo. Daarmee behoorde DAF tot een van de allereerste truckfabrikanten ter wereld die met een turbomotor op de markt kwam. Het begin van DAF als koploper in motorentechnologie, een reputatie die tot op de dag van vandaag voortduurt en verder versterkt wordt met de introductie van de PACCAR MX-motor.



DAF's motorenproductie in 1957 (linksboven) en DAF's motorenproductie in 2005 (links): een wereld van verschil.

DAF en PACCAR Financial: dedicated to transport

Investeren in voertuigen is een complexe bedrijfsbeslissing. U neemt beslissingen die een direct effect op het succes van uw bedrijf hebben. PACCAR Financial biedt u een volledig pakket financiële diensten die tastbare voordelen voor uw bedrijf hebben.



DAF XF105: de nieuwe norm

De DAF XF105. De nieuwe norm in kwaliteit en betrouwbaarheid. In transportprestatie en kilometerrendement. In rijeigenschappen, comfort en interieurdesign. Met een fraai gestileerde extra ruime cabine. En met de nieuwe 12,9 liter PACCAR MX motor in Euro 4 of Euro 5 uitvoering, voor hoge prestaties en een gunstig verbruik. DAF XF105: de meest rendabele transportoplossing voor de vervoerder. De droom van elke chauffeur.

driven by quality



PACCAR
FINANCIAL

www.daf.com

DAF
A PACCAR COMPANY