

DAF IN ACTION

JUNE 2017



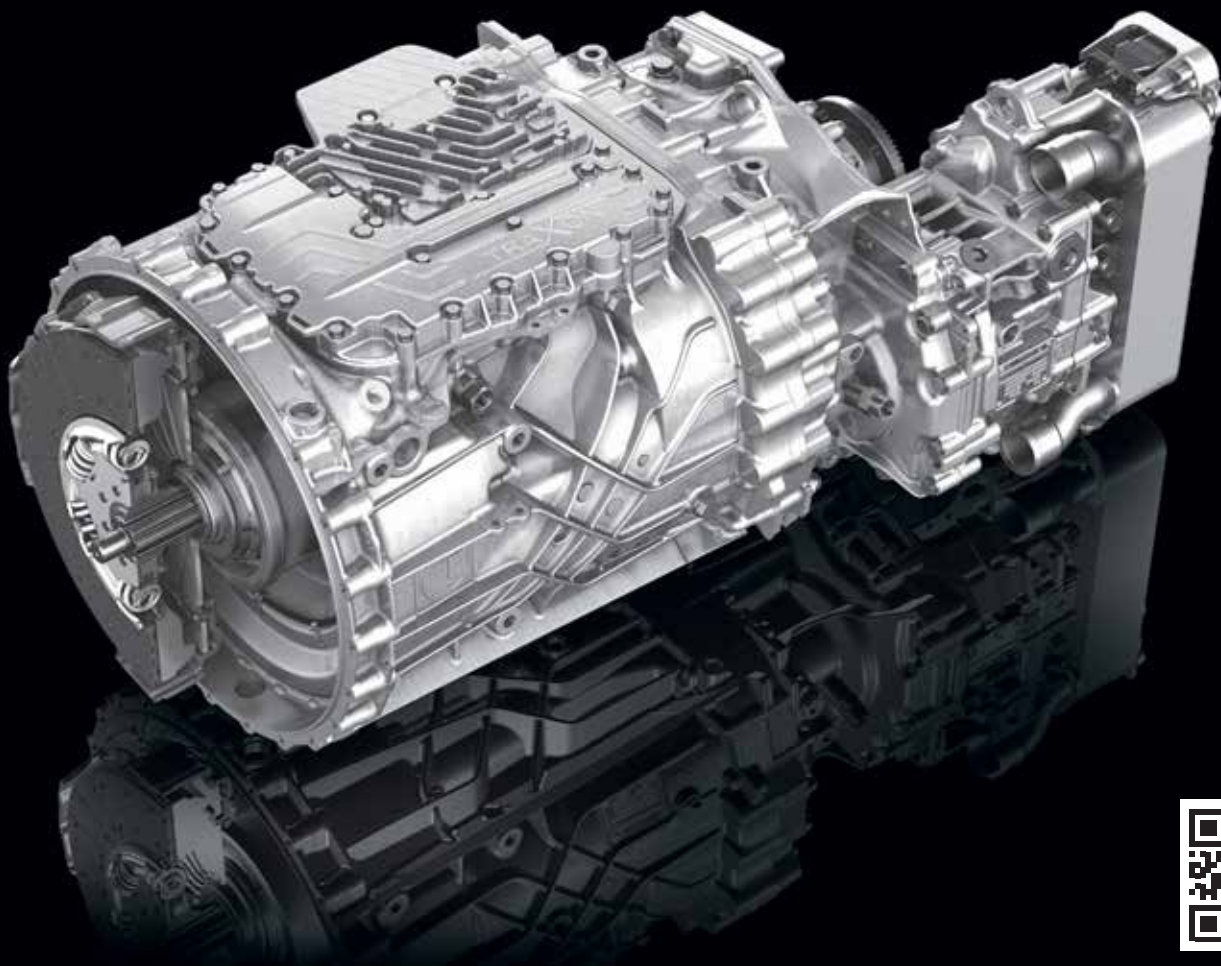
DE NIEUWE CF EN XF
PURE EXCELLENCE

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

TRAXON – LICHT. STERK. INTELLIGENT.

Met het wereldwijd eerste modulaire transmissieconcept ZF-TraXon, rijden trucks vandaag al efficiënt de toekomst in. Door de compacte, robuuste constructie en het maximale rendement in zijn klasse, vormt TraXon de nieuwe standaard als het gaat om zuinigheid en kosteneffectiviteit. TraXon geeft het motorvermogen vrijwel zonder prestatieverlies door, PreVision GPS en softwarebesturing helpen brandstof te besparen. De lichtgewicht constructie van de transmissie verbetert de efficiëntie. TraXon is de transmissie voor een diversiteit aan taken – van langeafstandsvervoer tot het gebruik op bouwplaatsen. ZF-TraXon. Licht. Sterk. Intelligent. www.zf.com/nl



DAF nieuws	4
De nieuwe DAF CF en XF Pure Excellence	6
DAF dealers gaan net dat stapje verder	12
Alan Planck: "Altijd en overal"	15
DAF en Suez: een duurzame relatie	16
Diebels Spedition: Alles in takt	18
DAFD EcoDrive+ Trainingen verdienen zichzelf terug	20
Hillman's Transport blijft op tijd met DAF	22
Arjan van Geffen: "Fantastische auto voor werkgever en chauffeur!"	24
Luchtvracht over de grond	26



Pure Excellence!

Onder de noemer 'Pure Excellence' introduceerden we op de Commercial Vehicle Show in Birmingham onze New CF en de New XF. En daarmee verrasten we de hele transportsector. Want deze volledig vernieuwde trucks zijn nóg zuiniger, nóg comfortabeler, en hebben nóg lagere exploitatiekosten dan de toch al zo baanbrekende Euro 6-voertuigen die onze klanten – u dus - nu al zo hoog waarderen. De beste trucks op de markt werden nog beter, sterker nog: ze zijn de nieuwe norm in de truckindustrie. Ze zijn maar liefst 7% zuiniger dan onze huidige, al zeer efficiënte Euro 6-trucks. Zo'n indrukwekkende stap hebben we nog niet eerder behaald in onze bijna 90-jarige geschiedenis. We zijn buitengewoon trots op onze nieuwe CF en XF. Ze zijn het ultieme bewijs van onze 'DAF Transport Efficiency' filosofie, onze focus op het optimaliseren van uw opbrengst per kilometer. In deze editie van DAF in Action zullen we u uitgebreid laten kennismaken met onze nieuwe werkpaarden, die tegelijk ook onze paradepaarden zijn. Ook kunt u lezen hoe onze klanten hebben bijgedragen aan de ontwikkeling van deze nieuwe trucks. Want alles begint bij de klant, bij u. Dat weten we bij DAF als geen ander.

Uw eerste aanspreekpunt is natuurlijk de DAF-dealerorganisatie. Op meer dan 1.100 locaties wereldwijd staat deze voor u klaar, 24 uur per dag, 7 dagen per week. Bijna alle DAF-dealers zijn eigen ondernemers. Een bewuste keuze. Want zelfstandige ondernemers staan voor hun onderneming en zetten een stap extra, omdat ze als geen ander weten hoe belangrijk klanttevredenheid is. Ook daarover leest in deze uitgave.

Tevreden klanten zijn de basis van ons succes, al vanaf het allereerste begin. Volgend jaar vieren we onze negentigste verjaardag. Een belangrijke mijlpaal, maar pas het begin van een nog mooiere toekomst. Met prachtige producten, baanbrekende diensten en bovenal: trouwe klanten. Daar wil ik u hartelijk voor bedanken!

Met vriendelijke groet,
Preston Feight, President

DAF

Colophon:

DAF in Action is een uitgave van DAF Trucks N.V.
Eindredactie: Corporate Communicatie DAF Trucks.
Postbus 90065, 5600 PT Eindhoven, Nederland
www.daf.com
Concept & realisatie:
GPB Media B.V., Leiderdorp, Nederland

DAF Trucks onbetwist marktleider
onder Europese merken:

5.000e DAF-truck geproduceerd in Taiwan



De 5.000e in Taiwan gebouwde DAF truck – op de voorgrond – werd afgeleverd aan de Aziatische papierreus Shan-Loong. Het is voor deze beursgenoteerde onderneming al de 115e DAF truck. Deze DAF CF 85.410 wordt ingezet voor het vervoer van grondstoffen voor de productie van papier.

DAF Trucks maakt in Taiwan een indrukwekkende groei door. Nog geen 10 jaar na de opening van een assemblagelijin in Dadu in het westen van Taiwan, verliet daar de 5.000e truck de band. Met een marktaandeel van bijna 30% in het segment vanaf 12 ton is DAF Trucks de onbetwiste marktleider onder de niet-Aziatische truckmerken.

Elke week opnieuw verscheept DAF Trucks onderdelen en componenten vanuit haar fabrieken in Eindhoven en Leyland naar Taiwan. Partner Formosa Plastics Group assembleert daarmee dagelijks zo'n 4 trucks van de populaire LF-, CF- en XF105-serie, allemaal uitgerust met betrouwbare, krachtige en zuinige Euro 5-motoren. Twee jaar geleden werd de ultramoderne assemblagelijin in Dadu nog fors uitgebreid om in te spelen op de groeiende vraag naar DAF trucks in Taiwan.

Onberispelijke kwaliteit

“De kwaliteit van de Taiwanese DAF-trucks is van hetzelfde hoge niveau als de trucks die de productielijnen in Nederland en Groot-Brittannië verlaten”, aldus Geert van Genugten, bij DAF Trucks verantwoordelijk voor Zuid-Oost Azië. “De 5.000e in Taiwan gebouwde DAF truck is een DAF CF 85.410 trekker die ingezet zal worden voor het vervoer van grondstoffen voor de papierindustrie.” ■



DAF-KLANT VAN HET EERSTE UUR 'TRANSPORTEUR VAN HET JAAR'

Het Vlaamse transportbedrijf Gheeraert is uitgeroepen tot 'Transporteur van het Jaar 2017'. Deze verkiezing wordt jaarlijks georganiseerd door het Belgische vakblad TRANSPORTMEDIA en bekroont een transportbedrijf dat sterk opvalt door zijn beheer, zijn marktbenadering, zijn sociale aanpak en zijn innovatiebeleid op het gebied van veiligheid en milieu. Zo zet het bedrijf gestroomlijnde DAF LF Aerobody's in voor de distributie in de stad Brugge; duurzaam en ecologisch.

De trofee werd in ontvangst genomen door directieleden Peter en Stijn Gheeraert. “Ik denk dat wij de trofee onder andere te danken hebben aan onze visie op de toekomst van transport”, aldus Peter Gheeraert, wiens grootvader in 1951 de eerste DAF aanschafte. “We denken niet alleen aan vandaag, maar ook aan hoe we het morgen nog beter kunnen doen. Ook de manier waarop we ons in de afgelopen jaren gespecialiseerd hebben speelt een rol.” ■



NIEUW HOOFDKANTOOR IN HET VERENIGD KONINKRIJK

Bijna 90 jaar was DAF UK gevestigd in Thame in Oxfordshire. Dat verandert. Het Britse kantoor verhuist naar buurgemeente Haddenham, in Buckinghamshire. De eerste spade voor het nieuwe onderkomen ging onlangs de grond in. Met de bouw is een investering van meer dan 20 miljoen Pond (ruim 23 miljoen Euro) gemoeid.

Speciale gast bij de ceremonie was Simon Smits, de Nederlandse ambassadeur in het Verenigd Koninkrijk. Samen met directieleden van zowel DAF Trucks als PACCAR en vertegenwoordigers van de lokale overheden en de aannemer, gaf hij het startsein voor de bouw. Het nieuwe drie verdiepingen hoge onderkomen van DAF UK wordt in juli 2018 opgeleverd en omvat onder meer 4.600 vierkante meter kantooruimte, een state-of-the-art auditorium én een ultramoderne werkplaats met 4 bruggen voor trainingsdoeleinden. ■



DAF TRUCKS LANCEERT NIEUWE HIGH GEAR COLLECTIE

DAF Trucks presenteert een volledig nieuwe High Gear kledinglijn, aangevuld met fraaie gadgets en accessoires voor iedereen met een DAF-hart. Alle artikelen zijn vanaf nu te bestellen via de webshop van DAF op www.dafshop.com.

De nieuwe kledinglijn kenmerkt zich door subtiele oranje details als een label aan de ritssluiting en een kleine badge op de mouw. Elk kledingstuk is van pure kwaliteit, biedt een perfecte pasvorm en sluit naadloos aan bij de laatste kleding trends.

Het is een DAF-traditie om ook een leuke kindercollectie te presenteren. En dus ontwikkelde DAF Trucks een aparte High Gear lijn voor kids, compleet met shirts, hoody's, een winddichte jas en een cap. Bovendien is in de webshop een nieuwe, vrolijke én lekker opvallende DAF kinderrugzak beschikbaar. Natuurlijk zijn de hardlopers onder de 'kids gadgets' nog steeds beschikbaar: de razend populaire DAF DAF-trapauto en het kinderservies. ■



2 MILJOEN KILOMETER OP DE KLOK

DAF's worden ontwikkeld om respectabele kilometerstanden te bereiken. Neem de DAF XF105.410 van het Nederlandse transportbedrijf Buitert Transport. De teller van deze truck passeerde onlangs de 2 miljoen kilometer! En zonder problemen. "Hij heeft zelfs nog de eerste koppelingsplaten, dat is echt uniek", vertelt directeur-eigenaar Henk Buitert.

De XF is dagelijks 100 procent in bedrijf, al elf jaar lang. Buitert: "We hebben hem destijds gebruikt gekocht met drie ton op de teller. Hij heeft altijd naar volle tevredenheid dienst gedaan en doet dat nog steeds." De DAF is niet extra ontzien of met fluwelen handschoenen behandeld. Het leeuwendeel van de ritten leidt naar Scandinavië, waar het weer en de rijomstandigheden best wel eens een uitdaging kunnen zijn. "Vervangen zijn we voorlopig nog niet van plan", aldus Buitert. "Hij rijdt nog prima en zo lang hij dat doet, houden we hem in bedrijf." ■



NIEUWE DAF CF EN XF PURE EXCELLENCE



Met de Nieuwe CF en XF zet DAF een nieuwe norm in transportefficiency en chauffeurscomfort. Een maar liefst tot 7% lager brandstofverbruik ten opzichte van de bestaande en al zeer zuinige Euro 6-trucks is nog maar een van de vele klantenvoordelen die de nieuwe generatie biedt. Ook het nog hogere laadvermogen en de nog langere service-intervallen voor een maximale uptime geven aan dat de ontwikkeling van de Nieuwe CF en XF gedreven werd door de filosofie van DAF Transport Efficiency. "We hebben echt álles gedaan om de beste trucks op de markt nog beter te maken", verzekert Ron Borsboom, lid van de Board of Management van DAF Trucks en verantwoordelijk voor productontwikkeling van DAF Trucks. "We zijn er enorm trots op!"



Ron Borsboom: "We hebben echt alles gedaan om de beste trucks nog beter te maken."

DAF Transport Efficiency is onze belofte. Voor nog lagere operationele kosten, een nog hoger rendement per kilometer en een nog lagere belasting van onze leefomgeving”, steekt Ron Borsboom van wal. “En die belofte maken we waar: onze bestaande Euro 6-trucks hebben een perfecte reputatie in de markt. De betrouwbaarheid is toonaangevend, net als het lage brandstofverbruik. Dat wordt door de markt ook zo erkend. Uiteraard wil je als fabrikant steeds weer nieuwe stappen zetten en nog meer uit elke druppel brandstof halen. Om steeds weer de verwachtingen van onze klanten te overtreffen. Daarom hebben we de CF en XF van voor tot achter onder de loep genomen met maar één doel: de beste zijn op het gebied van ‘Total cost of ownership’. We hebben echt alles aangepakt. Het resultaat: trucks die met recht het predicaat ‘nieuw’ verdienen. Nog eens 7% zuiniger dan de huidige, zeer efficiënte voertuigen. Een megastap. De grootste in onze historie!”

Hoog koppel bij verrassend lage toerentallen

De nieuwe DAF CF en XF kenmerken zich door een compleet nieuwe aandrijflijn. Indrukwekkende motorinnovaties. Nieuwe, zeer efficiënte achterassen. Een compleet nieuwe generatie geautomatiseerde versnellingsbakken. “Ons uitgangspunt: nog betere prestaties bij nog lagere toerentallen”, vat DAF's chief engineer samen. “Natuurlijk zijn we begonnen met onze state-of-the-art PACCAR MX-11 en MX-13-motoren. Nieuwe zuigers, nieuwe verstuivers, een hogere compressieverhouding, nog betere specificaties van de turbo, een geoptimaliseerde luchthuishouding en voor de 12,9 liter MX-13



motor een nieuwe nokkenas – het is maar een deel van de vele vernieuwingen die zijn doorgevoerd. We gaan nu voor de MX-11-motor naar maximale vermogens tot 330 kW/450 pk en voor de MX-13 zelfs tot 390 kW/530 pk. Nog belangrijker is echter het indrukwekkende koppel, dat al bij extreem lage toerentallen beschikbaar is. Kruisen met 85 km/u, terwijl de toerenteller slechts 1.000 aanwijst. Ik hoef niet uit te leggen wat dat betekent voor brandstofverbruik, levensduur en niet te vergeten het chauffeurscomfort. De trucks zijn onwaarschijnlijk stil.

We hebben net zo'n 160 journalisten uit meer dan 30 landen met de nieuwe CF en XF laten rijden. Iedereen was zwaar onder de indruk! Ook over de prestaties van de motorrem overigens. Daarmee zetten we al de norm in de industrie en die zijn nog eens 20 tot 30 procent sterker geworden. Ook dat draagt bij aan transportefficiency.” ▶



Software als dirigent

Nieuwe motoren, nieuwe transmissies, nieuwe systemen, het kan niet anders dan dat de communicatie binnen de aandrijflijn en met het voertuig ook geheel vernieuwd is. “Absoluut”, antwoordt Borsboom. “Vergelijk het met een orkest. De individuele leden weten allemaal prima hoe hun taak het beste uitgevoerd moet worden maar het is de dirigent die zorgt dat iedereen precies op het juiste moment het juiste doet om tot de perfecte uitvoering te komen. Binnen een moderne truck heet die dirigent Software. Snelheid-gerelateerde functies worden er door aangestuurd bijvoorbeeld. Daarnaast introduceren we Dynamic Cruise omdat je bij beklimming lang niet altijd vol vermogen nodig hebt, zeker niet wanneer de stijging licht is. Al dat soort zaken zorgt voor het besparen van brandstof en het beperken van de uitstoot van CO₂, die daaraan rechtstreeks gekoppeld is. Dankzij de nieuwe software van de aandrijflijn kan de vervoerder kiezen voor een Eco Fuel en een Eco Performance-modus, kunnen we de chauffeur op z'n dashboard nog meer informatie geven hoe systemen het beste ingezet worden en hebben we samen met ZF inzet-specifieke programma's voor de TraXon geautomatiseerde versnellingsbak kunnen ontwikkelen. Sterker nog: het is nu met een druk op de knop mogelijk over te schakelen van een setting voor on/off road naar een voor vloeistofvervoer. Helemaal van grote waarde wanneer er regelmatig van trailer en lading veranderd wordt.”



Kinetische energie gratis

Om de stap van maar liefst 7% brandstofbesparing en daarmee CO₂-reductie te realiseren en de motoren bij lagere toerentallen zo fantastisch te laten presenteren, is meer gebeurd. “Allereerst presenteren we op de nieuwe CF en XF een compleet nieuwe generatie achterassen”, verduidelijkt Ron Borsboom. “Die hebben zelfs een nieuw ontwerp gekregen om onder andere nieuwe, grotere tandwielen van het differentieel mogelijk te maken voor nog langere eindoverbrengingen. Tegelijkertijd worden die tandwielen nu geslepen, gebruiken we olie met een nog lagere viscositeit en zijn wiellagers nieuw ontworpen, allemaal met het doel de interne wrijving tot een minimum te beperken. Verder speelt de nieuwe TraXon geautomatiseerde versnellingsbak – nu overigens standaard – een belangrijke rol in ons verhaal van ‘down-speeding’. En omdat hij zo naadloos communiceert met andere voertuigsystemen

waaronder Predictive Cruise Control, kan er veel meer gebruik gemaakt worden van EcoRoll, het rollen van het voertuig dankzij de kinetische energie. Bergop kunnen systemen nu in een nóg eerder stadium beslissen tijdelijk geen brandstof in te spuiten wanneer ze weten dat de snelheid en de massa voldoende zijn om de truck over de top te ‘duwen’. En die kinetische energie is gratis.”

Pure winst wanneer elke kilo telt

DAF's directeur Productontwikkeling kan uren vertellen over de nieuwe CF en XF en de wijze waarop elk component opnieuw onder de loep is genomen om de hoogst mogelijke brandstofefficiency te garanderen. De nieuwe, intelligente olie-, water- en stuurpompen die niet – zoals tot op heden gebruikelijk – steeds op maximale capaciteit draaien maar nu precies leveren wat er gevraagd wordt. Het compleet nieuwe verwarmings- en

ventilatiesysteem dat zelfs gebruik maakt van de restwarmte van de motor waardoor die minder stationair hoeft te draaien. De nieuwe zonnekap die samen met verlengingen in de wielkasten (XF) en een optimale geleiding van rijwind door de radiator de aerodynamica optimaliseren. De nieuwe module van het uitlaatgasnabehandelingssysteem dat maar liefst 40 compacter is, extra ruimte aan het chassis oplevert en 50 kilo gewicht bespaart. “Vergeet niet wat we allemaal op het gebied van gewichtsbesparing gedaan hebben”, benadrukt Ron Borsboom. “De nieuwe compact unit en de nieuwe ophanging daarvan leiden samen met optimalisaties aan de motoren en het chassis tot 100 kilo extra laadvermogen. Binnen het tank- en bulktransport bijvoorbeeld is dat pure winst! Daar telt elke kilo!” ▶



Een brandstofbesparing tot maar liefst 7%. Tot 130 kilogram extra laadvermogen. Service-intervallen tot maar liefst 200.000 kilometer. Een nog hogere opbouwvriendelijkheid dankzij aanpassingen aan het chassis en de beschikbaarheid van Body Attachment Modules. Het is duidelijk dat DAF tot het uiterste gegaan is om met de nieuwe CF en XF de meest efficiënte en beste trucks op de markt te ontwikkelen. “Met een nieuw exterieurdesign en met een nieuw interieur dat het comfort voor de chauffeur op een nog hoger niveau tilt”, besluit Borsboom. “Meer dan 5.000 uur aan beproeving op onze testbanken en meer dan 6 miljoen testkilometers in dagelijkse inzet bij klanten zijn aan de marktintroductie voorafgegaan. We hebben de beste trucks op de markt nog verder verbeterd. Volgens mij zijn er maar twee woorden waarmee we de vele kwaliteit ervan kort kunnen samenvatten: Pure Excellence!”

De droom van elke chauffeur

Met voortreffelijke rijeigenschappen en een ultra-laag geluidsniveau dankzij de lage toerentallen waarmee de motor z'n werk doet, vormen de Nieuwe CF en XF nog meer dan voorheen het beste wat een chauffeur zich kan wensen. Behouden zijn de uitstekende toegankelijkheid, het toonaangevende ruimte-aanbod en de beste bedden in de industrie. Tal van vernieuwingen brengen bedieningsgemak en comfort op een nog hoger niveau met als absolute summum de nieuwe Exclusive Line.

Wat de chauffeur wenst? Veel ruimte, een supercomfortabele stoel en een dito bed. Veel bedieningsgemak omdat alle bedieningselementen op een logische plaats zitten. En een fraaie afwerking die bij een premium merk horen. De CF en XF bieden het allemaal. Met nu nog fraaiere kleurstellingen in zand-kleur in het interieur. Nieuw is de Exclusive Line die z'n naam alle eer aan doet en met een chique afwerking van dashboard, deurpanelen (XF) en eventuele lederen bekleding in cognac-kleur. Exclusiviteit in optima forma! DAF besteedde veel aandacht aan het verder verbeteren van het bedieningsgemak voor de chauffeur. Het instrumentenpaneel heeft een nieuwe lay-out voor een nog fraaiere uitstraling en nog betere afleesbaarheid. Het centrale informatie-display telt nu ook de resterende rij- en rusttijden af – heel praktisch. De bedieningsunit van het nieuwe verwarmings- en ventilatiesysteem is volledig vernieuwd en datzelfde geldt voor het nieuwe bedieningspaneel voor de interieurverlichting, die nu te dimmen valt. Klimaat en interieur zijn bovendien ook aan te sturen via een nieuw paneel tegen de achterwand van de cabine. En over bedieningsgemak gesproken: alle snelheid-gerelateerde functies zijn nu in het rechterdeel van het stuurwiel gegroepeerd. De chauffeur hoeft daar feitelijk alleen maar de snelheid van de cruise control in te stellen, hoeveel kilometer hij of zij toestaat dat de truck harder rijdt en hoeveel langzamer. De nieuwe CF en XF doen verder de rest. Veilig. Comfortabel. Efficiënt. ■

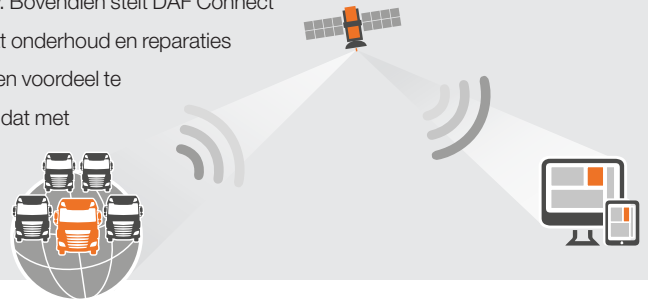


DAF CONNECT

DAF Connect is een innovatief fleet-managementsysteem waarmee de transportondernemer actueel inzicht heeft in de prestaties van zijn voertuigen en chauffeurs. Informatie over bijvoorbeeld de voertuiglocatie, het brandstofverbruik, de gereden kilometers, de bezettingsgraad en het stationair draaien van de motor wordt duidelijk gepresenteerd op een online dashboard, dat aan individuele klantwensen kan worden aangepast.

Via het gebruiksvriendelijke dashboard kunnen uitgebreide brandstofrapportages worden opgevraagd. DAF Connect maakt het mogelijk actuele en recente gegevens van bijvoorbeeld voertuigen en chauffeurs te vergelijken. 'Live Fleet' levert alle benodigde informatie over de locatie van de voertuigen. Zo kan optimaal worden gepland, omdat ook afgelegde afstanden, routes en rijtijden per voertuig en chauffeur helder en duidelijk worden gerapporteerd. De transportondernemer kan zelf aangeven bij welke afwijkingen hij een signaal wil ontvangen, bijvoorbeeld op het gebied van snelheid, route, locatie en brandstofverbruik. Zo kan hij - indien nodig - meteen reageren.

DAF Connect optimaliseert de voertuigbeschikbaarheid, reduceert de operationele kosten en verhoogt de logistieke efficiency. Bovendien stelt DAF Connect de transportondernemer in staat onderhoud en reparaties zo effectief mogelijk te plannen en voordeel te halen uit DAF's advies op maat, dat met DAF Connect wordt gegeneerd.



Fantastisch uiterlijk

Het exterieur van de CF en XF is 100 procent DAF gebleven en tóch weer nieuw.

NIEUWE ZONNEKAP

De zonnekap is anders vormgegeven voor betere aerodynamische eigenschappen en omvat een stijlvol aluminium element als blikvanger.

NIEUW ONTWERPEN DAF-LOGO

Het DAF-logo werd nieuw ontworpen met chroomkleurige randen en een aantrekkelijke aluminium look die de kwaliteit van de truck symboliseert.

GRILLEROOSTER

Het rooster van de grille verleent de nieuwe XF een krachtige en moderne uitstraling.

ONDERSTE BUMPERINZETDEEL

Het aluminiumlook in de bumper zorgt voor een premium uitstraling.



PRAKTISCH BOVENPANEEL

Boven het DAF-logo is volop ruimte voor de bedrijfsnaam van de transportondernemer.

GASTVRIJE ONTVANGST

Een stijlvol DAF-logo in de treeplank verwelkomt de chauffeur in de luxe cabine.



LUCHTGELEIDING

De nieuwe overgang tussen grille en cabine verbetert de aerodynamica voor optimale brandstofefficiency.

LUCHTGELEIDERS ROND WIELKASTEN

Het aluminiumlook in de bumper zorgt voor een premium uitstraling.

DAF-dealers gaan net dat stapje verder

Wereldwijd beschikt DAF over een onafhankelijk dealemnetwerk met meer dan 1.100 locaties. Het is een bewuste keuze van DAF om met zelfstandige ondernemers te werken. Want die staan voor hun onderneming en zetten een stap extra, omdat ze als geen ander weten hoe belangrijk klanttevredenheid is. Meedenken, oplossingen aandragen. Net dat beetje verder gaan voor de klant. Dat is de kracht van DAF en de DAF-dealers.

Hechte familie

DAF in Action sprak met Matthew Lawrenson, Divisional Executive Director van één van DAF's meest succesvolle dealergroepen in het Verenigd Koninkrijk, Imperial Commercials. Waarom wordt het DAF dealernetwerk algemeen gezien als de meetlat waarlangs alle andere dealernetwerk worden gemeten? Volgens Lawrenson heeft het te maken met de sterke band die alle leden van het netwerk met elkaar hebben. "Onderling vormen we een hechte familie. Elk lid van het netwerk, of hij nu deel uitmaakt van een grote dealergroep of een kleine zelfstandige is met één vestiging, levert

exact hetzelfde hoge serviceniveau voor hun klanten."

Investerings

"Bovendien is er een grote bereidheid tot investeren in het netwerk", gaat Lawrenson verder. "Zowel door de dealers als door DAF Trucks. Er wordt constant geïnvesteerd in training, werkplaats-apparatuur en gereedschappen." DAF's netwerk bestaat uit een aantal grote dealergroepen, maar er zijn ook tientallen kleinere groepen en onafhankelijke dealers, allemaal met dezelfde instelling die zelfstandige ondernemers nu eenmaal eigen is: net dat stapje verder gaan voor

de klant. En dat is een groot concurrentievoordeel ten opzichte van dealers die eigendom zijn van de truckfabrikanten zelf.

Productprogramma

"Natuurlijk beschikken we over een fantastisch producten- en diensten-programma, dat zijn de belangrijkste succesfactoren", zegt Lawrenson. "Maar één van onze kroonjuwelen moet toch wel ITS zijn, of DAFaid, zoals wij het in het Verenigd Koninkrijk noemen. Met een gemiddelde van 87 minuten 'van eerste telefoontje tot weer onderweg' is het de snelste hulpdienst in de Truckindustrie."





DAF's dealer netwerk in Europa

Onderdelen

De beschikbaarheid en de bevoorrading van onderdelen zijn voor dealers kritische factoren om effectieve service en ondersteuning aan de klant te kunnen leveren. En ook daar blinkt DAF in uit. Niet alleen met originele DAF-onderdelen, maar ook met het TRP-programma van universele onderdelen voor trucks en trailers. Verkrijgbaar bij de DAF-dealer, maar ook in toenemende mate in eigen TRP-shops. Wereldwijd streeft DAF ernaar om aan het eind van 2017 60 TRP-Shop locaties te hebben in niet minder dan 25 landen. "Ons bloeiende netwerk van TRP Shops is ons antwoord op de groeiende vraag van onze klanten om snel te kunnen beschikken over een breed pakket aan onderdelen, met concurrerende prijzen, bij hun eigen voordeur", aldus Lawrenson. "Net als ITS/DAFaid is TRP markt leidend, maar dan op het gebied van beschikbaarheid en ultrasnelle levering, vaak nog dezelfde dag."

Technici

Je kunt als truckmerk nog over zoveel dealerlocaties beschikken, uitgerust met de modernste apparatuur en beschikkend over het breedste palet aan onderdelen, zonder technici kom je daar nergens mee. DAF-technici uit heel Europa doen elke twee jaar mee aan een uitgebreid wedstrijd

programma om te bepalen wie van hen de 'DAF European Technician of the Year' wordt. Vorig jaar was dat overigens een Engelsman: Adam Baker van DAF-dealer Chassis Cab uit Ipswich. "DAF-technicus wordt je uiteraard niet zomaar; het vergt een lang traject van opleiding en training", aldus Lawrenson. Daarvoor heeft men in het Verenigd Koninkrijk het 'DAF Apprenticeship' opgezet. Inmiddels hebben meer dan 1.500 Britse DAF-technici met dit opleidingsprogramma hun vak geleerd.

Cliché

"Ik weet dat het een cliché is", sluit Lawrenson af. "Maar als de term 'one-stop-shop' ergens op van toepassing is, dan is het de DAF-dealer wel. De drie

Matthew Lawrenson, Divisional Executive Director van één van DAF's meest succesvolle dealergroepen in het Verenigd Koninkrijk.



Van het DAF-dealernetwerk bevinden 139 zich in het Verenigd Koninkrijk en daarmee is dat het grootste nationale netwerk van DAF. Bijna tweemaal zo groot als dat van de grootste concurrent overigens. Met een marktaandeel van meer dan 30% in het segment boven 6 ton is DAF in het Verenigd Koninkrijk al jaren marktleider.

pijlers Sales, Service en Onderdelen passen perfect onder de DAF-paraplu. Het is een teamspel en elk lid van het DAF-netwerk is daarin een belangrijke speler." ■



ITS/DAFaid is de snelste hulpdienst in de truckindustrie



**Werken op het hoogste niveau.
Met een lager brandstofverbruik.**



**Het FUELMAX gamma.
Rij verder met minder brandstof.**

Met 10% lagere rolweerstand* rijdt u verder met minder brandstof dankzij het FUELMAX gamma

*Tests uitgevoerd door Goodyear GIC*L op maat 315/70R22 tonen aan dat de nieuwe Goodyear FUELMAX S en FUELMAX D stuuras- en trekasbanden een verbeterde rolweerstand bieden van respectievelijk 6% tot 10% vs. Goodyear Marathon LHS II+ en LHD II+.

GOODYEAR

MADE TO FEEL GOOD.



Alan Planck is enthousiast over de rij-eigenschappen van zijn LF

Alan Planck van G. Leeks Skip Hire: “Altijd en overal”

Ruim een half jaar rijdt hij rond in het Engelse graafschap Suffolk: de fraaie 10 tons LF van G. Leeks Skip Hire, een bedrijf gespecialiseerd in het vervoeren van afzetbakken. Voor eigenaar Alan Planck voelt het elke dag nog steeds alsof hij voor het eerst in een nieuwe truck stapt.

De LF 180 FA is de eerste nieuwe truck die het bedrijf ooit aanschaftte en het voertuig wordt intensief gebruikt. Het eenmansbedrijf van Alan Planck heeft zo'n 250 afzetbakken en -containers die door heel Suffolk verspreid staan, op zowel openbare als commerciële locaties. Uptime is essentieel voor Planck. “Elke ongeplande minuut in de werkplaats kost me inkomen”, zegt hij. “Tot nu toe heeft mijn DAF echter nog geen slag verkeerd geslagen. En bovendien rijdt hij heerlijk. Ik geniet er elke dag weer van.”

Van oud naar nieuw

Acht jaar geleden nam Alan Planck het bedrijf over van zijn schoonvader, die meer dan dertig jaar ervaring had op het gebied

van verhuur van afzetbakken. Het bedrijf kocht zijn voertuigen altijd op de tweedehands markt, maar Planck doorbrak die trend. De goede reputatie van dealer Chassis Cab speelde daarbij overigens een belangrijke rol. “Ik heb al eerder in mijn leven DAF gereden, dus ik weet dat het goede trucks zijn”, aldus Planck. “Mijn schoonvader vertelde me dat de lokale DAF-dealer erg goed is voor zijn klanten, of je nu een grote vloot hebt of - net als ik - een eenmansbedrijf bent. En dat klopt inderdaad. Al vanaf het allereerst contact zetten ze zich honderd procent voor me in. Ze nodigden me zelfs uit in de fabriek van Leyland Trucks in Lancashire, zodat ik zelf kon zien hoe mijn truck gebouwd werd.”

Wendbaar en zuinig

Planck is enthousiast over de rijeigenschappen van zijn LF. “Voor een tientonner is hij verrassend compact en wendbaar”, zegt hij. “Perfect voor mij, want ik moet dagelijks tientallen malen laden en lossen op de meest moeilijke plaatsen. Dan is het fijn als je truck de kleinste draaicirkel in zijn klasse heeft. En qua binnenruimte voelt hij als een grote truck. En hij is nog zuinig ook: ik rij nu ongeveer één op zes, inclusief frequent gebruik van de PTO.” Hij besluit: “Het belangrijkste vind ik echter de betrouwbaarheid. Sinds ik mijn LF in oktober heb aangeschaft is hij volstrekt probleemloos. Ik ga hier nog jaren plezier van hebben.” ■

DAF en Suez: een duurzame relatie

Door: **Henk de Lange**

Een anonieme kantoorkolos in een voorstad van Brussel. Voor een eenvoudige voorbijganger zal het lastig te bevatten zijn dat hier, op de zevende etage elke dag gewerkt wordt aan de 'grondstofrevolutie'. Dat is in ieder geval de naam die wereldconcern Suez geeft aan haar dagelijkse missie: het veiligstellen van grondstoffen voor onze toekomst.

Hier, aan de rand van de Brussel, zetelt de Belgische tak van Suez, al jarenlang een trouwe klant van DAF. DAF in Action wordt welkom geheten door Koen Van den Brande, Head of Marketing & Development. Al bij de koffieautomaat steekt Van Den Brande enthousiast van wal: "Dit koffiebekertje hebben we met een partner ontwikkeld. Het heeft een kunststoflaagje dat oplost in de papierverpulper, waardoor het karton 100% gerecycled kan worden." Het is duidelijk: duurzaamheid zit diep bij Suez.

Marktleider

Van den Brande strooit met feiten alsof het confetti is: "In België zijn we marktleider met 25 centra voor inzameling, verwerking en recycling van afval. Toen ik 24 jaar geleden hier in dienst kwam, konden we afval sorteren in dertig afvalstromen. Inmiddels zijn dat er 2.000. We kunnen nu al 89% van al het afval recyclen en dat is inclusief het verbranden van restafval voor het opwekken van energie. Het is een ongelooflijk dynamische industrie waar de



Suez is in België ook verantwoordelijk voor de afvalinzameling van McDonald's. Daartoe rijden twee DAF CF 'Silent' voertuigen door het land, die vooral 's nachts het restaurantafval ophalen en reeds sorteren in zeven afvalstromen



Suez en DAF: meer dan alleen trucks

DAF Trucks is niet alleen leverancier van Suez, het is ook klant van Suez: al jarenlang verzorgt Suez de inzameling en verwerking van de afvalstromen van de DAF Cabine- en Assenfabriek in het Belgische Westerlo. Sinds 2009 hanteert DAF het 'Zero Waste to Landfill' principe, wat betekent dat het storten van reststoffen tot nul is gereduceerd. Suez speelt een belangrijke rol bij de uitvoering van dit beleid.

ontwikkelingen heel snel gaan. Er valt dus nog steeds heel veel te winnen. Elke dag is een uitdaging.”

800 trucks

In België heeft Suez een vloot van 800 voertuigen, die voor een groot aantal toepassingen worden ingezet. De grootste overeenkomst van al deze voertuigen is dan ook dat ze heel verschillend zijn en meestal verre van standaard: kraakperswagens voor huis-aan-huis vuilnis ophalen, voertuigen met afzetbakken, voertuigen voor het vervoer van rolcontainers, trekkeropleggers en diverse voertuigen voor speciale toepassingen. Een groot deel van deze voertuigen heeft een DAF-badge op de grille.

Niet makkelijk

“Trucks hebben het bij ons niet gemakkelijk”, zegt Fleet Manager Benoit Dessart, inmiddels aangeschoven bij het gesprek. “Een kraakperswagen maakt bij ons per dag zo’n 120 stops. En een huisvuilniswagen zelfs 3.000! Bedrijfszekerheid is essentieel; je kunt niet een hele woonwijk met zijn afval laten zitten omdat er een voertuig uitvalt.”

Meer dan 25 jaar

“Ik weet niet precies hoe lang wij al met DAFs rijden”, antwoordt Benoit Dessart

desgevraagd. “In ieder geval al 25 jaar, want zolang werk ik hier al. We kiezen voor DAF om meerdere redenen. Ten eerste vanwege de al genoemde bedrijfszekerheid, ze zijn zeer betrouwbaar en staan bijna nooit ongepland stil. En ook onze chauffeurs zijn er dol op, met name vanwege de comfortabele cabine met de lage instap. Bovendien is een DAF in tientallen configuraties te bestellen, met voorloopas, nalooptas, automatische versnellingsbak, AS-Tronic, noem maar op. De DAF-chassis zijn zeer opbouw-vriendelijk, essentieel als je zoveel verschillende opbouwen hebt. En vergeet ook het uitgebreide dealernetwerk niet.”

Verbruik

Speelt het brandstofverbruik nog een belangrijke rol bij het aanschafproces?

“Natuurlijk”, antwoordt Dessart. “Maar in de totale kostenstructuur minder, omdat het gemiddeld aantal kilometers per jaar niet zo hoog is: rond de 30.000. In de Total Cost of Ownership speelt vooral onderhoud een belangrijke rol. Vandaar ook dat we een paar jaar geleden zijn overgestapt naar DAF MultiSupport Onderhouds- en Reparatiecontracten. Zo weten we de exacte kosten tot ver na de komma en zijn we altijd zeker van perfect onderhouden trucks. Onze eigen werkplaatsen houden zich nu alleen nog maar bezig met de opbouwen van de voertuigen. De dealers doen onderhoud en reparatie van de trucks. Bovendien geven ze elke chauffeur bij aflevering van het voertuig een uitgebreide theoretische en operationele training.” ■



Diebel Spedition GmbH: **Alles in takt**



Punctueel als een Zwitsers uurwerk werkt Diebel met wissellaadbakken en -containers in het intermodale verkeer. Vanwege de krappe tijdsvensters om deze te wisselen, is betrouwbare trucktechniek een basisvoorwaarde. En die vindt de onderneming in de DAF XF.

Als een muzikmetronoom moet Michael Diebel in takt blijven. Precies het juiste tempo aanhouden, geen verstoringen van het ritme, anders gaat het geld kosten. De directeur van het Duitse Diebel Spedition stuurt 300 vrachtwagencombinaties aan en bezit meer dan 1.600 wisselcontainers. Zijn grootste klant is pakketverzender DPD, waarvoor Diebel al vanaf haar beginjaren het langeafstandsvervoer verzorgt. Die belangrijke positie schept ook verplichtingen voor Diebel, op het gebied van kwaliteit, betrouwbaarheid en stiptheid.

“Bij de aankomsttijden hebben we slots van 15 minuten. Als we het tijdsvenster niet halen, werken de vertragingen door in het hele logistieke proces. En dat kan flinke boetes opleveren”, vertelt Diebel, die zich dan ook geen ongeplande stilstand kan veroorloven. Het strak getimede vervoer van hub naar hub vindt vooral 's nachts plaats, in alle windrichtingen. Het tempo wordt bepaald door de klanten; zij geven aan wanneer welke lege opzetbakken of wisselcontainers moeten worden aangeleverd,

wanneer ze beladen moeten worden en wanneer ze bij welk depot moeten worden afgeleverd. Een zeer uitdagend logistiek proces waar zo'n 500 Diebel-medewerkers dag en nacht mee bezig zijn vanuit het hoofdkantoor in Kassel, vanuit de vestiging in Damme en vanuit het Spaanse Vidreres.

Rond de 1.200 wisselcontainers moeten elke dag van de ene naar de andere locatie worden vervoerd. In Duitsland, maar ook door heel Europa. Voor de coördinatie hiervan zorgt een team van drie planners in het hoofdkantoor. “Eigenlijk zijn het net orkest-dirigenten”, legt Susanne Hobert, werkplaatschef en wagenparkbeheerder, uit. “De instrumenten die ze tot hun beschikking hebben zijn goed opgeleide en gemotiveerde chauffeurs en betrouwbare trucks.”

De eerste DAFs reden in 2014 het terrein van Diebel op. Met de invoering van de Euro 6 emissiewetgeving was het bedrijf op zoek naar voertuigen met zeer betrouwbare technologie. Die vond men



Michael Diebel:
“Goede chauffeurs krijg ik alleen met top-trucks. En de XF is top!”

bij DAF in de vorm van de XF, met 11-liter PACCAR MX-11 motoren van 435 pk. Dit jaar komen er nog eens honderd bij, allemaal af-fabriek uitgerust met een frame met twistlocks en de volledige elektrische installatie klaar om meteen ingezet te worden. Eind 2017 zal ongeveer de helft van de Diebel-vloot een DAF-badge op de grille hebben.

De 6x2-trucks zijn uitgerust met alles wat het chauffeurshart begeert. Koelkast en standairco zijn vanzelfsprekend en ook de lijst van comfort- en veiligheid-verhogende opties en rij-assistenten is bijna helemaal ingevuld: Predictive Cruise Control, Adaptive Cruise Control, Forward Collision Control, Lane Departure Warning en AEBS, het zit allemaal op de trucks van Diebel. “Goede chauffeurs krijg ik alleen met een toptruck”. En dat is de XF: top!”, vertelt Michael Diebel. De Super Space Cab cabines bieden volledige stahoogte, veel comfort, een fantastisch bed met binnenvering en vooral veel bergruimte om genoeg kleding en levensmiddelen voor minstens een week mee te kunnen nemen. Zoals gezegd worden de DAF's van Diebel af-fabriek al compleet afgeleverd voor inzet met wissellaadbakken en -containers. Vooral over de ECAS luchtvering is Diebel enthousiast: “Door de

grotere luchtcapaciteit gaat het heffen en dalen van het chassis erg snel. En dat is belangrijk, want onze chauffeurs moeten 's nachts wel meer dan tien keer hun opzetbakken wisselen.”

Michael Diebel was pas 19 toen hij lid werd van het management team van Diebel Spedition, dat door zijn moeder Elke in 1973 was opgericht met een vloot van één kleine distributietruck. Het gros van de vloot bestaat tegenwoordig uit voertuigen met vermogens tussen de 400 en 450 pk. De 50-jarige Diebel is erg enthousiast over zijn DAF's: “Het gemiddelde verbruik schommelt rond de 30 liter per 100 kilometer, bij totaalgewichten van 33 ton. Bij de vele tientallen miljoenen kilometers die wij jaarlijks rijden, zie je elke tiende liter minder verbruikte brandstof terug in je portemonnee.” Tegelijkertijd zijn de DAFs van Diebel de betrouwbaarste trucks in zijn vloot. “Het weggedrag is waanzinnig stabiel, ze hebben het laagste aantal storingen en staan nooit ongepland stil”, getuigt wagenparkbeheerder Susanne

Hobert. En om dat zo te houden, vindt ook het onderhoud van de trucks in een strak georganiseerd ritme plaats: elk half jaar rijden ze naar de eigen werkplaats in Kassel voor de verplichte keuringen en krijgen ze – als dat nodig is – nieuwe banden en remmen. Bij grotere klussen of garantie zaken wordt de DAF-dealer in Kassel ingeschakeld. “Die zijn snel, flexibel en deskundig en vinden voor alles een oplossing”, aldus Hobert. “En als het iets langer mocht duren, kan ik altijd terugvallen op het huren van een truck uit de vloot van PacLease.”

Ook de DAF-importeur geeft ondersteuning waar dat nodig is. “Bij het samenstellen van de juiste voertuigconfiguratie hebben ze enorm geholpen met hun grote productkennis, samen met de dealer”, looft Diebel. Hij besluit: “Als DAF de beloofde 7% brandstofbesparing bij hogere vermogens waarmaakt met de nieuwe CF en XF, dan wordt het aantal DAF's in onze vloot ongetwijfeld verder verhoogd.” ■



Transport is mensenwerk, ook bij Diebel. V.l.n.r.: Norbert Wala, chauffeur/instructeur, Eva-Maria Jarry, personeelszaken, Michael Diebel, directeur, Susanne Hobert, werkplaatschef en wagenparkbeheerder, Michael Schulz, instructeur

DAF EcoDrive⁺

Trainingen verdienen zichzelf terug



Permanente brandstofbesparing van 3 tot 5%

Brandstof is binnen het internationale wegtransport – na de kosten van de chauffeur – de belangrijkste kostenpost voor de vervoerder. De in het kader van modeljaar 2017 geïntroduceerde productverbeteringen leveren aanzienlijke brandstofbesparingen op, zeker in combinatie met de door DAF al eerder op de markt gebrachte instrumenten als Predictive Cruise Control, Predictive Shifting en EcoMode. Maar om echt het onderste uit de kan te halen qua brandstofverbruik moet de chauffeur wel precies weten hoe hij zo optimaal mogelijk met zijn truck moet rijden. En precies daarvoor werd de DAF EcoDrive⁺ training ontwikkeld.

“De DAF EcoDrive⁺ training resulteert in een 3 tot 5% betere brandstofefficiency op lange termijn”, trapt Pascal Hochstenbach af. Bij DAF werkzaam als Driver Trainer en Commercial Trainer, was Pascal nauw betrokken bij de ontwikkeling van deze chauffeursopleiding, die via elke DAF-dealer kan worden gevolgd. “Reken zelf maar uit”, gaat hij verder. “De brandstofkosten voor een 40-tons truck voor lange afstand bedragen al gauw meer dan € 60.000,- per jaar. Een 4% betere brandstofefficiency levert een besparing op van € 2.400,-. Per jaar, per truck. Zo'n voordeel kun je als transportondernemer niet laten liggen!”



Pascal Hochstenbach (links): “De DAF EcoDrive⁺ training resulteert in een 3 tot 5% betere brandstofefficiency op lange termijn”

Drie delen

De DAF EcoDrive⁺ training bestaat uit drie delen, legt Pascal uit. “Aan het begin van de training wordt de chauffeur gevraagd zijn of haar rijvaardigheden te tonen. Tijdens deze sessie worden de tijd, het brandstofverbruik en de scores van de DAF Driver Performance Assistant geregistreerd, het beeldscherm in het dashboard dat de

prestaties van de chauffeur laat zien.” In het tweede deel krijgt de chauffeur alle theoretische informatie over hoe hij zuiniger kan rijden. “Brandstof besparen is niet alleen een kwestie van kennis, maar ook van aandacht van de chauffeur”, aldus Pascal. “Een verkeerd afgestelde spoiler kan tot 10% extra brandstofverbruik leiden.

Een bandenspanning die een kleine 2 bar te laag is, zorgt voor 2,5% extra verbruik.” Ook het optimaal gebruik maken van de chauffeurs-ondersteunende systemen maakt een belangrijk deel uit van dit deel van de training. “Dan hebben we het over systemen als Predictive Cruise Control, Predictive Shifting en Eco Mode,



In het tweede deel van de training krijgt de chauffeur alle theoretische informatie over hoe hij zuiniger kan rijden

technieken die een nieuw tijdperk inluiden”, legt Pascal uit. “Een tijdperk waarin de chauffeur nog meer dan voorheen moet vertrouwen op de systemen in zijn voertuig. Voor sommige chauffeurs kan dat moeilijk zijn, omdat ze denken dat ze het zelf beter kunnen. Het is dan de taak van de trainer om dat om te buigen in overtuiging.”

Gecoacht

En die overtuiging komt in deel drie van de training. Dan volgt namelijk een gecoachte rij sessie waarbij alle theoretische informatie in de praktijk wordt gebracht. “De resultaten daarvan zijn voor veel chauffeurs een openbaring”, vertelt Pascal. “Zowel qua verbruik als qua snelheid van de afgelegde route. En daarbij is het voor de chauffeur meer relaxt, omdat hij het voertuig het werk laat doen.”

Nog meer

Zoals Pascal eerder zei, zorgt de DAF EcoDrive+ training voor een brandstofbesparing van 3 tot 5% (en dus ook 3 tot 5% minder CO₂-emissie!). Maar er is meer, legt hij uit: “Doordat chauffeurs leren in het verkeer nog beter te anticiperen, wordt niet alleen op de brandstofrekening bespaard, maar neemt ook de slijtage van banden en remmen af. En dat scheelt ook weer geld. En vergeet niet: een chauffeur die beter anticipeert, rijdt ook veiliger. Conclusie: een DAF EcoDrive+ training betaalt zichzelf altijd terug.”

Maatwerktrainingen

Transportbedrijf Van Dievel in het Belgische Mechelen is al jarenlang een trouwe DAF-klant. Van Dievel is echter niet zomaar een transportbedrijf: via de ‘Van Dievel Transport Academie’ worden jaarlijks honderden chauffeurs getraind in het zo veilig en efficiënt mogelijk omgaan met hun voertuig. Eigen chauffeurs, maar ook chauffeurs buiten het bedrijf.



John De Vocht: “Het is fijn om een partner te hebben die met je meedenkt”

“Onze trainingen hebben als uitgangspunt het zo soepel en defensief mogelijk besturen van het voertuig”, legt John De Vocht, Trainer-Mentor van de Van Dievel Transport Academie. “Daarmee sla je meerdere vliegen in één klap: het is veiliger, het scheelt brandstof, het vermindert de onderhoudskosten en het allerbelangrijkste: het verhoogt het welzijn van de chauffeur.” De tien trainers van de Transport Academie moeten echter zelf ook getraind worden en dat gebeurt weer door trainers van de DAF Driver Academy. “DAF ontwikkelde voor ons een speciale maatwerktraining op het gebied van didactiek en voertuigkennis”, vertelt John “De ontwikkelingen in de transportbranche gaan snel en daarom is het belangrijk om altijd op de hoogte te blijven van de laatste stand van de techniek. En dan is het fijn om een partner te hebben die met je meedenkt.”

Meer weten over DAF Chauffeurstrainingen? De DAF-dealer bespreekt graag de verschillende opties met u. ■



Voor de Van Dievel Transport Academie ontwikkelde DAF een maatwerktraining voor de instructeurs



Hillman's Transport

blijft op tijd met DAF

Eén van de grootste onafhankelijke vervoersbedrijven van Australië is Hillman's Transport in Toowoomba, zo'n honderd kilometer ten westen van hoofdstad Brisbane. Nog geen twee jaar geleden bestond de vloot van het bedrijf uit een bonte mix van Amerikaanse, Europese en Japanse trucks van verschillende merken. Inmiddels niet meer: het overgrote deel van het wagenpark heeft nu een DAF-badge op de neus of het logo van Kenworth, DAF's zusterbedrijf.

Managing Director Lloyd Hillman richtte het familiebedrijf 26 jaar geleden op. Inmiddels wordt hij bijgestaan door zijn zonen Chris en Steven. Gezamenlijk hebben zij de verantwoordelijkheid over 80 medewerkers en 35 vrachtwagens.

CSG

De onderneming heeft zich in de loop der jaren ontwikkeld tot een belangrijke transportpartner voor de aardgasindustrie in Queensland. In deze provincie wordt veel 'coal seam gas' gewonnen en de belangrijkste





Managing Director Lloyd Hamilton richtte het familiebedrijf 25 jaar geleden op



gaswinningsbedrijven maken graag gebruik van de diensten van Hillman's Transport. Lloyd legt uit wat 'coal seam gas' is: "Het is een vorm van aardgas die opgesloten zit in steenkoollagen. CSG is belangrijk voor Queensland: 90% van ons aardgas is CSG en zo'n 17% van de elektriciteit in Queensland wordt ermee opgewekt."

Elke dag op en neer

De DAFs van Hillman's Transport rijden zes dagen per week heen en weer tussen Toowoomba en Brisbane en van daaruit naar de gaswinningsvelden in het 'Surat Basin'. Bij elkaar zo'n 2.500 kilometer per week per voertuig. De trucks kunnen worden uitgerust met een enkele oplegger, met twee opleggers (de zogenoemde 'B-Double') of met een uitschuifbare trailer. Ze vervoeren stukgoed, maar ook brandstof, diepgevroren voedsel en mijnbouwapparatuur; van 20 meter lange stukken pijplijn tot kabelhaspels van een ton of acht.

"Overall inzetbaar"

"De DAFs zijn werkelijk overal inzetbaar", aldus Lloyd. "Het zijn echte werkpaarden die zich net zo thuis voelen in het drukke stadsverkeer als in de hete, droge en stoffige omstandigheden van het platteland." Hij vervolgt: "Betrouwbaarheid

is belangrijk voor iedere transportonderneming, maar voor ons is het essentieel, wij werken altijd onder tijdsdruk. We kunnen het ons niet veroorloven om stil te vallen of langere tijd in de werkplaats te staan. Onze DAF's – net als onze Kenworths trouwens – zijn voertuigen van de hoogste kwaliteit. Technisch gezien behoren ze tot de top en daarmee zijn ze duurzaam en betrouwbaar en hebben ze lage exploitatiekosten. De XF105 gaat ook nog eens zuinig met zijn brandstof om en de onderhoudskosten zijn laag."

Euro 5

Hillman's Transport is niet over één nacht ijs gegaan bij het specificeren van de voertuigen. De 6x4 voertuigen (voor totaal gewichten tot 68 ton) zijn allemaal uitgerust met de door DAF ontwikkelde en gebouwde PACCAR MX Euro 5-motoren, met een inhoud van 12,9 liter en een vermogen van 510 pk/375kW, gekoppeld aan een AS-Tronic geautomatiseerde 16-versnellingsbak. Uiteraard hebben ze standaard ABS en ASR, maar Hillman's vinkte op de specificatielijst ook Adaptive Cruise Control, Lane Departure Warning en zijcamera's aan. De chauffeurs doen hun werk in de comfortabele en ruime Space Cab uitvoering.

Veiligheid

"Chauffeursveiligheid en comfort zijn voor ons net zo belangrijk als prestaties en productiviteit", zegt Lloyd daarover. "We doen veel moeite om de veiligheid te garanderen van onze chauffeurs en de overige weggebruikers. Onze chauffeurs zijn tenslotte de ruggengraat van onze onderneming en daarom hebben ze recht op een veilige en comfortabele werkomgeving. Chauffeursvermoeidheid speelt bij ons dan ook geen rol. Dankzij het brede bed slapen ze uitstekend en na een lange dag achter het stuur zijn ze nog net zo fris als aan het begin van hun dienst. Geen wonder dat onze chauffeurs er dol op zijn."

"Nog meer"

Lloyd besluit: "Er is veel goeds te zeggen over onze DAF's en Kenworth's. Ze zorgen voor meer chauffeurscomfort en onze dienstverlening aan de klant is dankzij de nieuwe trucks verder verbeterd. Uiteindelijk verdienen we er meer geld mee dan met andere merken. Er zullen dan ook zeker meer DAF's en Kenworth's volgen." ■

Arjan van Geffen over de nieuwe CF: “Fantastische auto voor werkgever en chauffeur!”

Nieuwe technologie uitgebreid in de praktijk getest

Voordat DAF een belangrijke nieuwe ontwikkeling op de markt introduceert, zijn er al miljoenen testkilometers achter de rug: onder laboratoriumomstandigheden, waar met name wordt getest op levensduur en waar kou, hitte en hoogte kunnen worden gesimuleerd. En op de weg, om betrouwbaarheid en prestaties te beproeven onder vaak extreme praktijkomstandigheden. En dan nóg is het ontwikkelingsproces niet ten einde...

Binnen de zogeheten ‘veldtest’ – de laatste fase van het ontwikkelingsproces – worden voertuigen met de nieuwe technologie ingezet bij klanten. De veldtests zijn vooral bedoeld voor de laatste fine-tuning, mede op basis van de beoordelingen van klanten en chauffeurs. In het kader van de introductie van de New CF en New XF zette DAF tientallen veldtestvoertuigen in bij klanten door heel Europa. Eén van hen is A.G. van Geffen Transportbedrijf B.V. in het Nederlandse Hedel, met een vloot van 41 DAF’s en gespecialiseerd in geconditioneerd vervoer van levensmiddelen, distributie en machinetransporten.

“Vijf nieuwe aangeschaft”

“We zijn heel tevreden over de testauto’s die we nu hebben lopen, ze rijden probleemloos”, kopt directeur Arjan van Geffen meteen maar in. Hij staat voor één van de brandschone CF-testvoertuigen. “Wij kunnen niet tegen vieze trucks”, zegt hij daarover, daarmee meteen aangevend hoe hij tegen imago en kwaliteit aankijkt. “Die tevredenheid heeft er toe geleid dat we al tijdens de testperiode vijf DAF’s van de nieuwe serie hebben aangeschaft.” Van Geffen legt graag nader uit waarom hij zo tevreden is:

“Ze rijden probleemloos, ze zijn zuinig en de chauffeurs zijn er blij mee en dat stralen ze ook uit. Ze gaan elke dag vrolijk naar hun werk om met zo’n auto te mogen rijden.” Wat vindt hij van de vernieuwde motoren, die zich onderscheiden door hogere koppels bij lagere toerentallen? “Dankzij dat lage toerental is de truck zo stil, het is gewoon fantastisch”, zegt Van Geffen daarover. “En bovendien scheelt het brandstof.”



Arjan van Geffen: “We hebben altijd de testperiode vijf trucks van de nieuwe serie aangeschaft.”



Michel van Hoften:
“ 's Avonds kom je echt uitgerust thuis.”

Verbruik

Kan Van Geffen nog wat meer zeggen over het verbruik van zijn duurttestvoertuigen? “Verbruik is bij ons belangrijk, maar nog belangrijker vinden we dat de chauffeur tevreden is over zijn truck”, legt hij uit. “Het gaat bij deze duurttest om meer dan alleen maar verbruik. Het gaat ook om zaken als betrouwbaarheid, comfort en veiligheid. Dat gezegd hebbende zijn de verbruikscijfers van de duurttestvoertuigen inderdaad aanzienlijk lager dan die van de vorige generatie. Een belangrijke reden om er meteen al vijf te bestellen.”

Optimaal rendement

“Hij is nóg luxer dan de vorige”, aldus vaste chauffeur Michel van Hoften. “Dat kun je aan alles merken. Het begint al met de stoel, heel belangrijk. En het dashboard is nog duidelijker en gebruiksvriendelijker geworden. Dat is prettig werken, vind ik zelf.” Wel moet Michel nog wennen aan de lagere toerentallen: “De versnellingsbak schakelt al heel vroeg op, omdat er al zoveel koppel beschikbaar is. Zo kun je optimaal rendement behalen. Goed voor het verbruik, het milieu en de baas. En natuurlijk is de truck daardoor erg stil.” Michel gaat nog even door over het comfort van zijn testvoertuig: “Hij zit geweldig en hij rijdt ontspannend. 's Avonds kom je echt uitgerust thuis. Het rijden, de rust in de auto, de bediening, bij elke truckgeneratie gaat het comfort verder vooruit. DAF maakt elke keer grote stappen.”

“Doorgaan”

“De nieuwe CF is een fantastische auto voor de chauffeur en voor de werkgever” vat Arjan van Geffen samen. “Vooral zo doorgaan, zou ik zeggen.” ■

Luchtvracht over de grond

Slechts één procent van het wereldwijd totaal vervoerde volume aan vracht gaat door de lucht. Maar het is wel goed voor 33 procent van de totale waarde. Tot 2035 zal het totale volume nog verdubbelen. Dat is ook goed nieuws voor het wegtransport. Want elke zending heeft minimaal een vóór- en nátransport over de grond.

DOOR: **BERT ROOZENDAAL**

Bij luchtvracht gaat het altijd om lading waarbij de transportkosten een ondergeschikte rol spelen aan andere belangen. Groente uit Afrika naar Duitsland of bloemen vanuit Nederland voor de USA. Belangrijke machineonderdelen uit Italië voor Zuid-Amerika. Maar ook héél veel poststukken en kleine pakketten. Of de nieuwste elektronica die uit marketing-overwegingen overal ter wereld op hetzelfde tijdstip in de verkoop moet gaan.

Intercontinentaal

De meeste luchtvracht is intercontinentaal. De grote luchthavens beschikken dan ook over enorme vrachtterminals. Binnen

Europa zijn de luchthavens van Frankfurt en de Franse luchthaven Charles de Gaulle nabij Parijs met elk ongeveer 2,1 miljoen ton vracht de grootste. Op de voet gevolgd door het Nederlandse Schiphol waarlangs afgelopen jaar 1,67 miljoen ton vracht opsteeg en landde. Dat zijn indrukwekkende cijfers, maar mondiaal gezien komt Europa amper in de top tien voor. Bovenaan staat de 'freight hub' van Hongkong met 4,46 miljoen ton, met kort daarachter het Amerikaanse Memphis met 4,29 miljoen ton. De derde plaats op de wereldranglijst is voor Shanghai Pudong met 3,27 miljoen ton.

Big business

Toch speelt Europa qua omvang en waarde een belangrijke rol, want 35 procent van alle luchtvracht ter wereld gaat of komt via Europese luchthavens. Dat laatste gebeurt niet alleen in specifieke vrachtvliegtuigen. Steeds meer gaat het ook om 'belly freight': vracht die onder in passagiersvliegtuigen meereist. Dat kan ver gaan. Want soms wordt een hele sectie van het passagiersdeel van het vliegtuig gebruikt voor het vervoer van bijvoorbeeld



kostbare wedstrijdpaarden naar een hippisch concours overzee. Dat is big business.

Verdubbeling

Wereldwijd is de verdeling tussen vrachtvliegtuig en belly freight ongeveer half om half. Volgens de toonaangevende World Air Cargo Forecast 2017 van Boeing zal de mondiale luchtvracht tot 2035 nog verdubbelen. Dat is meer dan 4,5 procent per jaar en dit ondanks de lage rentestand. Die maakt namelijk dat het eerder loont om relatief conjunctuurgevoelige producten over zee te verschepen, omdat het geringe renteverlies tijdens die 40-50 vaardagen niet meer opweegt tegen de veel hogere kosten van luchtvracht.

Goed nieuws

Dat is goed nieuws voor het wegtransport. Tenslotte heeft vrijwel niemand een vliegveld voor de deur. En waar ook ter wereld een luchtvrachtcontainer of pallet zijn reis begint, de eerste en de laatste kilometers staat hij altijd achter in een vrachtwagen. Dat vóór- en nátransport kan over behoorlijke afstanden gaan. Want



Sebastiaan Scholte:
"Luchtvracht gaat vaak over dezelfde afstanden als gewoon internationaal transport over de weg, maar wel onder andere vervoerscondities."

Speciale machineonderdelen gaan vaak als luchtvracht. En als het in een Antonov gaat, weet je zeker dat er veel haast bij is.



Luchtvrachtcontainers

Luchtvrachtcontainers hebben afwijkende maten ten opzichte van gewoon palletvervoer. Daarom gebruiken vrijwel de meeste luchtvrachtvervoerders lowdeck trekkers. Daarmee kunnen binnen de maximale voertuighoogte van 4 meter, trailers met een inwendige hoogte van 3,00 meter worden toegepast. Zo kan er zowel vracht voor vrachtvliegtuigen als belly freight vervoerd worden. DAF biedt af-fabriek een uitstekende oplossing, waarbij onder meer door een andere wielophanging de bekende instuureffecten van dit type truck prachtig geneutraliseerd zijn.

veruit de meeste intercontinentale luchtvracht landt ergens op een grote vrachtterminal en moet dan nog het achterland in. Omgekeerd kan een reis in Praag beginnen, maar de vracht pas in Frankfurt het luchtruim kiezen. "Wij rijden dagelijks van Schiphol met een vracht die bijvoorbeeld naar Milaan moet," vertelt

directeur Sebastiaan Scholte van Jan de Rijk Logistics, de grootste luchtvrachtvervoerder in Europa. "Omgekeerd rijden wij ook van ergens in Europa met vracht naar een airfreight terminal. Die vrachten gaan over de weg, maar zijn tóch allemaal échte luchtvracht. De afstanden verschillen niet met het reguliere wegtransport, maar het verschil is dat wij onder luchtvrachtcondities rijden. Dus verzegeld met een loodje op de deuren. Dat betekent ook dat wij onderweg niet kunnen bijladen."

Gespecialiseerde carriers

"Express producten worden vaak wel tot de eindbestemming gevlogen, net als veel vracht die via de gespecialiseerde carriers als Fedex, DHL, UPS en TNT gaat", licht Scholte nader toe. "Die houden van het begin tot het einde de hele regie over de zending. Maar voor veruit de meeste luchtvracht zoekt de verlader voor zijn transport een 'forwarder'. Die zetten de lading door naar een luchtvrachtcarrier, bijvoorbeeld Air France of Lufthansa. Op de plaats van landing, doorgaans een grote hub, huren de 'forwarders' weer een luchtvrachttransporteur in, die de lading

over de weg naar een ander vliegveld rijdt, alwaar de goederen worden ingeklaard. Vandaar rollen de spullen over de weg naar de eindontvanger. In dat werk zijn wij met een marktaandeel van 20 procent binnen Europa de grootste. Wij hebben elke dag 1.000 voertuigen op de weg waarvan 700 van ons zelf."

Capaciteit

Een belangrijke reden dat luchtvracht vanuit een grote freight hub niet vaker in een ander vliegtuig naar bijvoorbeeld Wenen of Stockholm gestopt wordt, is het gebrek aan capaciteit. Ook komt er uit de meeste vliegtuigen vracht voor veel verschillende adressen. "Een Boeing 747-8F heeft een 124 ton payload, dat zijn zo'n 90 luchtvrachtcontainers", legt Scholte uit. "Daar zit voor 10 tot 15 vijf trucks vracht in die alle kanten op moet. Dat heb je sneller opnieuw gebundeld en vervoerd over de weg, dan dat je het opnieuw combineert tot een rendabele vracht door de lucht." ■

THE NEW XF PURE EXCELLENCE

De beste truck nog verder verbeterd



Gedreven door onze DAF Transport Efficiency filosofie hebben we de XF op elk gebied naar het hoogste niveau getild. Dit nieuwe model bouwt voort op de uitstekende reputatie van onze beproefde Euro 6-trucks. De verbeterde brandstofefficiency tot wel 7% zet de nieuwe norm in transportefficiency. En dankzij vele innovaties in het interieur is de nieuwe XF de maatstaf voor chauffeurscomfort. Neem voor meer informatie contact op met uw DAF-dealer.