

ZOMER 2019

# DAF

## IN ACTION



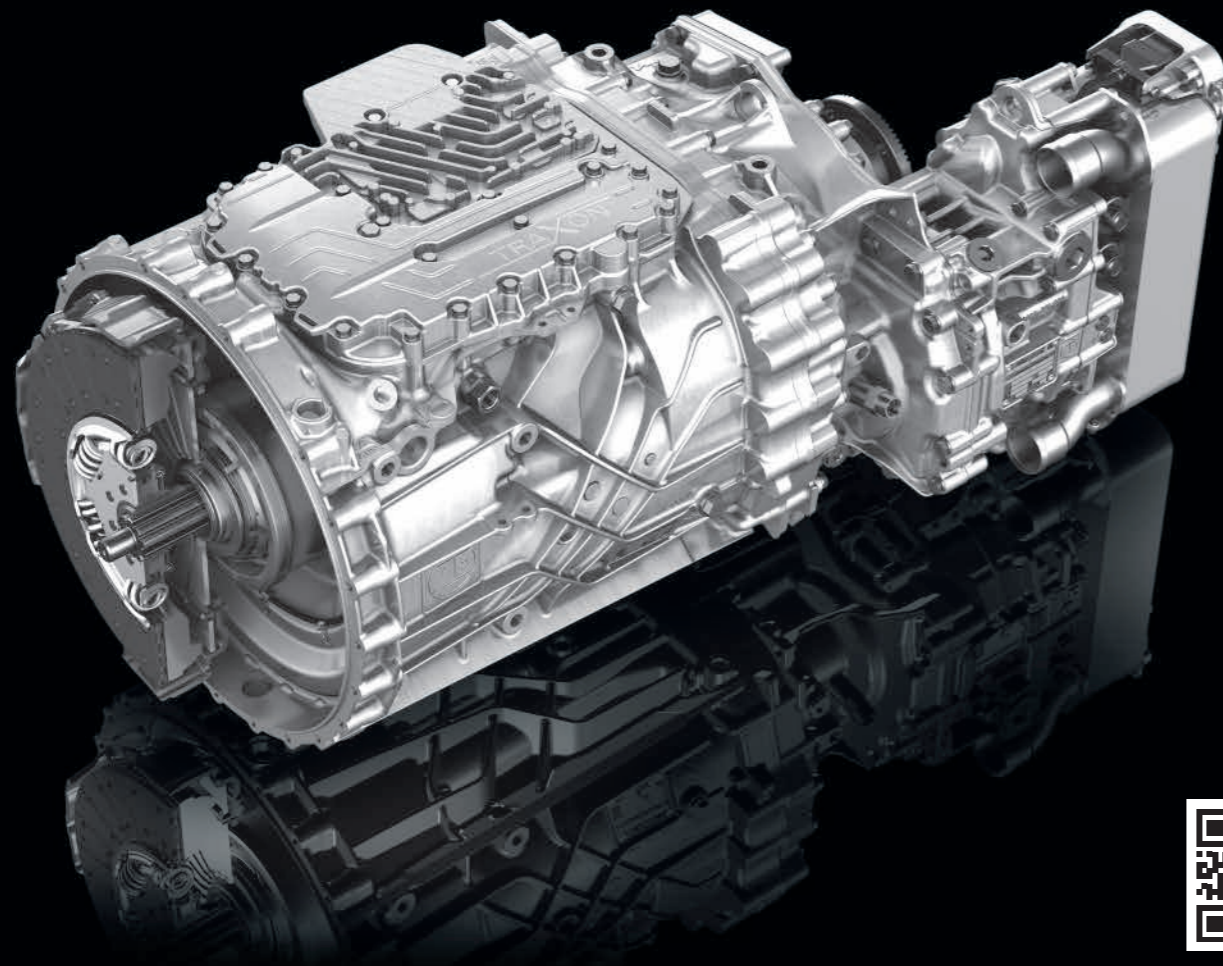
# KLEUR BEKENNEN

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](http://www.zf.com/nl)



# DAF: TRANSPORT OP MAAT

**H**et gaat goed met DAF, heel goed. Dankzij onze uitstekende trucks, toonaangevende services en professionele dealernetwerk zijn we uitgegroeid tot het tweede grootste truckmerk van Europa. We zijn marktleider in niet minder dan 8 Europese landen, het grootste importmerk in Duitsland en onbetwist de Europese nummer 1 in trekkers.

Zijn we daarmee tevreden? Eerlijk gezegd niet. Het is onze ambitie om verder te groeien. In het trekkersegment, maar zeker ook in dat van de bakwagens. We hebben een compleet aanbod aan asconfiguraties, efficiënte aandrijflijnen en comfortabele cabines. DAF levert voor elke inzet de beste truck. Ook voor de bouw en gemeentelijke toepassingen, om maar eens wat voorbeelden te noemen.

Tegelijkertijd realiseren we ons dat de wereld om ons heen verandert. Het klimaat en de luchtkwaliteit in steden zijn belangrijke thema's waar we allemaal een bijdrage aan moeten leveren. Daarom werken we hard aan nieuwe, groene technologieën, zoals volledig elektrische trucks voor binnenstedelijk transport en hybridevoertuigen die in de stad 'zero emissions' rijden en daarbuiten gebruik maken van schone en efficiënte dieseltechnologie. De eerste exemplaren van deze revolutionaire trucks rijden inmiddels bij diverse klanten in hun

dagelijkse inzet. De data die we verzamelen zullen we vertalen in de specificaties van de uiteindelijke productiemodellen, zodat die straks naadloos aansluiten op de vraag vanuit de markt.

In welke sector u ook actief bent, DAF levert u altijd een transportoplossing op maat: efficiënt, schoon en door-en-door-betrouwbaar. Nu en in de toekomst.



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

- 4 Veldtest CF Electric en Hybrid van start
- 8 Reis naar het verleden
- 14 Kleur bekennen
- 19 DAF Merchandise
- 20 Op naar een nieuw avontuur
- 22 DAF First Choice is onze eerste keus
- 25 Voor elke inzet een DAF
- 26 De nieuwe zijderoute brengt landen bij elkaar
- 30 Nieuws



# 14

We horen klapperende, ratelende en knallende geluiden terwijl de betonmolen langzaam draait.



# 8

Brian Weatherley vergelijkt een klassieke DAF 3300 trekker met de XF.



# 25

Een – niet compleet – overzicht, met een ruime keuze aan cabines, chassis, aandrijflijnen en asconfiguraties.



# 4

Veel aandacht trok DAF met de presentatie van de CF Electric en Hybrid Innovation Trucks.



**Veel aandacht trok DAF met de presentatie van de CF Electric en CF Hybrid Innovation Trucks. Inmiddels rijden de eerste exemplaren in praktijktests bij toonaangevende klanten. “We werken hard aan nieuwe, groene technologieën”, aldus Ron Borsboom, lid van de Raad van Bestuur van DAF en directeur productontwikkeling. “Overheden moeten echter wel gelijke tred houden op het gebied van de infrastructuur.”**

**V**oor DAF's chief engineer is het vanzelfsprekend dat de ontwikkeling van elektrische en hybride aandrijflijnen op volle kracht vooruit moet. Tenslotte zijn het klimaat en de luchtkwaliteit in steden maatschappelijke thema's waar we allemaal een bijdrage aan moeten leveren. “Bovendien heeft Europa de industrie een zeer uitdagende target opgelegd: **15% minder CO<sub>2</sub>-emissies per 2025** en zelfs 30% minder vanaf 2030. Dan kun je niet om elektrische en hybride-aandrijflijnen heen. Overigens: Europa stimuleert truckfabrikanten om meer dan 2% van hun productie uit ‘zero emissions’-voertuigen te laten bestaan en dan zijn batterij-elektrische trucks zelfs **de enige optie.**”

**BUSINESS CASE**

Dat de business case voor vrachtwagens met deze vernieuwende technologieën nog niet sluitend is, betekent volgens Borsboom een

extra uitdaging. “Als steden voor dieseltrucks op slot gaan en gemeenten op basis van lokale luchtkwaliteitseisen alternatieve aandrijflijnen voorschrijven, komt investeren in een elektrische truck als eerste in beeld. De business case wordt dan niet meer gedreven door financiële haalbaarheid, maar simpelweg door de vraag **of ik de stad nog wel in kom** met mijn truck. En natuurlijk zal de vervoerder de extra kosten aan de markt doorberekenen. Niet onredelijk. Luchtkwaliteit en CO<sub>2</sub> vormen immers een probleem van ons allemaal.”

**COMPLEXE EXERCITIE**

De DAF CF Electric is in nauwe samenwerking met VDL Groep ontworpen voor distributieverkeer tot 37 ton in stedelijke gebieden. Het voertuig heeft een actieradius van ongeveer 100 kilometer, waardoor het geschikt is voor het vervoer van hoge volumes in binnensteden. Snelladen van de accu's (tot 80%) kan in 30 minuten en het volledig opladen in **slechts anderhalf uur.**

De ontwikkeling van deze volledig elektrische truck is een redelijk complexe exercitie, vertelt Borsboom. “Elektrische tractie bij zwaardere volumes en tonnages kent immers een aantal technische realiteiten die niet zomaar zijn op te lossen. Als de energiedrager een batterij is, dan levert dat beperkingen op ten aanzien van volume, kosten en gewicht. Stuk voor stuk aspecten waarop batterijen **niet geweldig scoren.** Met als consequentie dat dit grenzen stelt aan de afmetingen, het te vervoeren gewicht en de reikwijdte van een e-truck. Het goede nieuws is dat een distributietruck voor bijvoorbeeld supermarkten een voorspelbaar inzetprofiel heeft, met een beperkte range in een redelijk gedefinieerd gebied. Daardoor ondervindt de distributietruck minder hinder van de lagere gebruiksflexibiliteit.

**Luchtkwaliteit en CO<sub>2</sub> vormen een uitdaging voor ons allemaal**



# VELDTEST CF ELECTRIC EN HYBRID VAN START



De DAF CF Electric is in nauwe samenwerking met VDL Groep ontworpen voor distributie-verkeer tot 37 ton in stedelijke gebieden.

Het is een voertuig dat regelmatig de stad in moet, geen forse actieradius nodig heeft en dat ook betrekkelijk eenvoudig tussentijds valt op te laden, bijvoorbeeld tijdens het laden en lossen.”

#### EERSTE LOGISTIEKE TOEPASSING

Voor transporteurs die zowel flexibiliteit als actieradius behoeven en eveneens in de binnenstad moeten leveren, zouden in de visie van DAF hybride trucks een oplossing kunnen zijn. Borsboom: “De stadskilometers zijn dan

via Geofencing volledig elektrisch af te leggen. En buiten de stedelijke gebieden wordt overgeschakeld op de vertrouwde, uiterst efficiënte en schone dieselmotor, die voor het vervoer over de lange afstand voorlopig sowieso het enige alterna-

tief blijft. Sterker nog: nieuwe generaties brandstof geven de dieselmotor **een glanzende toekomst**, zeker als de gehele keten in ogenschouw wordt genomen – van ‘well to wheel’. Dat geeft een beeld van het complete plaatje. Helaas worden wij alleen beoordeeld op wat er uit de uitlaat van onze trucks komt.”

#### MARKTPOTENTIEEL

De directeur Productontwikkeling van DAF wil niet vooruit lopen op het moment dat de CF (en straks ook LF) Electric en de CF Hybrid van het stadium ‘veldtest’ overgaan naar ‘serie-productie’. “Dat hangt van veel factoren af: wetgeving, ontwikkeling van de business case en laadinfrastructuur. Vergeet niet dat er, anders dan voor het tanken van fossiele brandstoffen, in Europa geen dekkend netwerk van **publieke laadinfra** is. En de capaciteit is daarbij ook een belangrijk punt van aandacht; want om een vrachtauto een afdoende actieradius te geven, zijn beduidend meer Kilowatts nodig dan voor een personenwagen. We werken als industrie hard aan nieuwe, **groene technologieën**. Overheden moeten gelijke tred houden op het gebied van de infrastructuur. Anders hebben we straks wel elektrische of hybride vrachtwagens, maar onvoldoende oplaadmogelijkheden en worden de Europese eisen ten aanzien van CO<sub>2</sub>-reductie om die reden niet gehaald.” ■

Er is nog veel emissiewinst te boeken met aerodynamica

Niet voor alle transportvraagstukken is een uniforme oplossing



De eerste overweging om in een e-truck te investeren, is om toegang tot de stad te krijgen

Door: Brian Weatherley

# REIS NAAR HET VERLEDEN

De Britse truckjournalist Brian Weatherley vergelijkt een klassieke DAF 3300 trekker met zijn hedendaagse tegenhanger uit de 21 eeuw – de XF. Is het een ware spirituele opvolger?





**H**et begon allemaal met een telefoontje. “We willen journalisten in de gelegenheid stellen om met een klassieke DAF 3300 Space Cab te rijden in Schotland en hem te vergelijken met een New XF 530 Super Space Cab. **Wil je ons vergezellen tijdens deze trip?**” Mijn band met DAF bestaat al vele jaren. De eerste vrachtwagen waarmee ik reed - ik had toen nog niet eens een vrachtwagenrijbewijs - was een DAF 2500 op een testcircuit. Na twee rondjes was ik verslaafd. Nadat ik in 1986 vervolgens mijn vrachtwagenrijbewijs haalde, was een prachtige zwarte DAF 2800 uit de persvloot de eerste trekker-oplegger-combinatie waar ik mee reed. Van meet af aan ben ik van mening dat DAF ‘vriendelijke’ vrachtwagens maakte en 30 jaar later denk ik dat nog steeds. Ik keek er dus erg

**Na twee rondjes was ik verslaafd**

naar uit om weer in het verleden te duiken met een klassieke 3300 met 330 pk sterke ATI-motor en iconische Space Cab. Zou mijn held uit het verleden nog net zo’n indruk op me weten te maken als toen?

“Oh ja, er is nog iets”, zei de persoon die me opbelde. “We maken een video van het evenement en willen dat jij die video presenteert.” Een spannende uitdaging, wat moest ik zeggen? “Vertel wat over de historie van de 3300 en de XF en de zaken die ze gemeen hebben.” Welnu, het zijn allebei perfecte voorbeelden van de wijze waarop DAF luistert naar de wensen van bestuurders en transportbedrijven – om daar vervolgens op in te spelen. Zo vertelde ik eerst een inleidend verhaal bij de twee

vrachtwagens, waarna ik achter het stuur van de 3300 plaatsnam voor een rijverslag van de klassieker.

En, in hoeverre kijkt een DAF 3300 af van een XF? Om eerlijk te zijn verschillen de twee vrachtwagens **als dag en nacht** van elkaar, maar dat zal geen verbazing wekken. De XF is het resultaat van drie decennia constante productontwikkeling. Het is de beste XF die DAF ooit bouwde. Hij is milieuvriendelijk, stil, krachtig, zuinig, comfortabel en ruim... hij rijdt zoals een zware trekker uit de 21e eeuw zou moeten rijden. Maar dat zeiden journalisten waarschijnlijk ook bij de introductie van de 3300 in 1982, en twee jaar later toen men in Eindhoven – waar DAF zetelt - de baanbrekende SpaceCab en de ATI-motoren introduceerde.

De nieuwe XF laat zien welke stappen er zijn gezet in de afgelopen 37 jaar. Als je plaatsneemt in een Super Space Cab met het luxieuze optiepakket ‘Exclusive Line’, blijft er niets meer te wensen over. Zijn ergonomische dashboard en de logische indeling van de bedieningselementen zorgen ervoor dat alles binnen handbereik ligt, terwijl de PACCAR MX-13 530 motor en de automatische TraXon-transmissie met 12 versnellingen ervoor zorgen dat de 44-tonner moeiteloos rijdt – zelfs op de meest uitdagende Schotse landweggetjes.

**Maar hoe rijdt de 3300?** Nou, dat is toch wel een wereld van verschil. Neem plaats in de fameuze Space Cab en je gaat terug naar een tijd waarin comfort voor de bestuurder eindelijk prioriteit kreeg in de vrachtwagen-industrie. Ik neem plaats op de kenmerkende ‘low-back’

**In de praktijk werkt het... een beetje**



**DE RESTAURATIE VAN EEN KLASSIEKER**

De klassieke 3300 Space Cab is in de afgelopen negen maanden nieuw leven ingeblazen door de Schotse dealer Lothian DAF en David Philp Commercials, die al het werk aan de cabine heeft verricht en tevens verantwoordelijk was voor het geweldige spuitwerk. De vrachtwagen heeft slechts 94.000 km op de teller staan en hij oogt als nieuw!





# 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 stuur- en trekasbanden een verbeterde rolweerstand bieden van respectievelijk 6% tot 10% vs. Goodyear Marathon LHS II+ en LHD II+.

**GOODYEAR**

MADE TO FEEL GOOD.



## VERVOLG REIS NAAR HET VERLEDEN

stoel zonder hoofdsteun en ga op zoek naar de hendel voor de stuurwielverstelling, **maar ik zoek tevergeefs**. Indertijd moesten bestuurders zich aanpassen aan de vrachtwagen in plaats van andersom, zoals tegenwoordig. Ik moet me ook ver uittrekken om de wat lomp ogende schuiven voor de verwarming en de ventilatie in het spartaans ogende dashboard te kunnen bedienen – dat proces wordt niet eenvoudiger gemaakt door het feit dat ik een strak zittende gordel zonder oprolmechanisme om heb. En dan is er nog de ouderwetse parkeerrem op de afdekkap van de motor. Hoe het met de ergonomie is gesteld? **Welke ergonomie?**

De 'kaalheid' van de Space Cab verbaast me eveneens. Ja, er is genoeg ruimte voorhanden, maar afgezien van een paar open kasten op het voorpaneel is er maar weinig opberg ruimte voorhanden en er

### Hoe het met de ergonomie is gesteld? Welke ergonomie?

zijn al helemaal geen opbergvakken aan de buitenzijde. Als je dat vergelijkt met de XF, dan wordt duidelijk hoe DAF qua ruimtebenutting in een zware trekker nog altijd de norm is.

En wat het rijden met de 3300 betreft: de cruise control is je rechervoet en de 'secondaire retarder' is een met de hiel

bediende uitlaatrem die een eenvoudige vlinderklep in de uitlaatpijp bedient. Als je de motor goed wilt laten presteren, moet je de 11,6 liter grote krachtbron toeren laten maken – het geel gekleurde gebied in de in het midden van het instrumentarium geplaatste toerenteller laat zien hoeveel toeren je ongeveer moet maken. In de praktijk werkt het... een beetje. Maar er is geen MX-motorrem voorhanden!

Het is een tijdje geleden dat ik mijn linkervoet nodig had om een zware vrachtwagen te rijden. Gelukkig is het bedienen van de ZF Ecosplit-transmissie met 16 versnellingen net als fietsen – **je verleert het nooit**. In tegenstelling tot de TraXon-bak in de XF is het schakelen in de 3300 ouderwets handwerk. Na twee uur lang de lange pook heen en weer te hebben bewogen, weet ik weer hoe het rijden met een vrachtwagen vroeger verliep. Het is een heel verschil met het rijden met de nieuwe XF, waarin je veel minder hard hoeft te werken om hem te besturen, je bent meer aan het monitoren of je bevelen goed worden uitgevoerd. Dat rijdt een stuk rustiger en het is minder vermoeiend.

Er is één ding dat niet is te missen aan boord van 3300... **het hoge geluidsniveau**. Zelfs als je zijn 530 pk MX-13 motor hard laat werken, is het fluiserstil aan boord van de Super Space Cab van de XF. Als je het gaspedaal diep intrapt in de 3300, stelt het 'gegom' van de ATI-motor je trommelvliezen op de proef. Er is ook een hoop gebeurd op het gebied van de stuurinrichting, die bij de 3300 goed, maar niet geweldig is, en ook qua rijeigenschappen, hoewel we eerlijk gezegd hadden kunnen verwachten dat een trekker met stalen vering en een lichte belading wat **'levendig'** is.

Na bijna drie uur met de 3300 Space Cab te hebben gereden, is de grote vraag natuurlijk of we nog steeds naar die goede oude tijd verlangen. Laten we zeggen dat de stappen die de industrie heeft gemaakt sinds de introductie van de 3300 in 1982 **bizar groot** zijn. Is het nog altijd een vriendelijke vrachtwagen? Als je af en toe een plezierritje wil maken, zeker. Er is zeker ruimte voor nostalgie in de vrachtwagenwereld, maar als ik moet kiezen tussen een 3300 en een XF, dan zou ik, met alle respect voor de 3300, absoluut voor vooruitgang kiezen! ■



# KLEUR BEKENNEN

**W**e horen klapperende, ratelende en knallende geluiden terwijl de betonmolen langzaam draait. Daarbij zien we met een gelijkmatige tussenafstand steeds weer de kleuren blauw, grijs en zwart verschijnen. Ze worden op de trommel gecombineerd met de krachtige kleur rood, die ook het cabinegedeelte van de DAF CF Construction siert. Het geluidsniveau van de motor stijgt ineens, net als het toerental. De trommel gaat sneller draaien en laat de kleuren in elkaar overvloeien. Alleen het rood blijft de aandacht trekken. Dan horen we **'klak'**, waarna het beton uit de mixer in een mobiele pomp met een grote mast stroomt. Van hieruit gaat het bouw materiaal naar de vijfde etage van een gebouw in aanbouw, dat op het terrein van de zeevismarkt in Kiel staat. Na een paar minuten is de 8,5 kubieke meter beton in het gebouw verdwenen. De trommel gaat weer langzamer draaien en de drie kleuren die samen met het rood bij de corporate identity van Thomas Beton horen, zijn weer van elkaar te onderscheiden. "**Rood** staat bij ons voor de passie waarmee alle medewerkers zich inspinnen om goede producten met een hoog kwaliteitsniveau te produceren en aan onze klanten te leveren", aldus B. Rainer Brings, bedrijfsleider van Thomas Beton in Duitsland. "De kleur verbindt het blauw, grijs en zwart. De positionering van de kleuren verwijst naar het mengproces."

## Vroege vogels

Bij het begin van de werkdag ontstaat er door het ochtendlicht een heel bijzondere sfeer bij de fabriek in het Duitse Kiel.



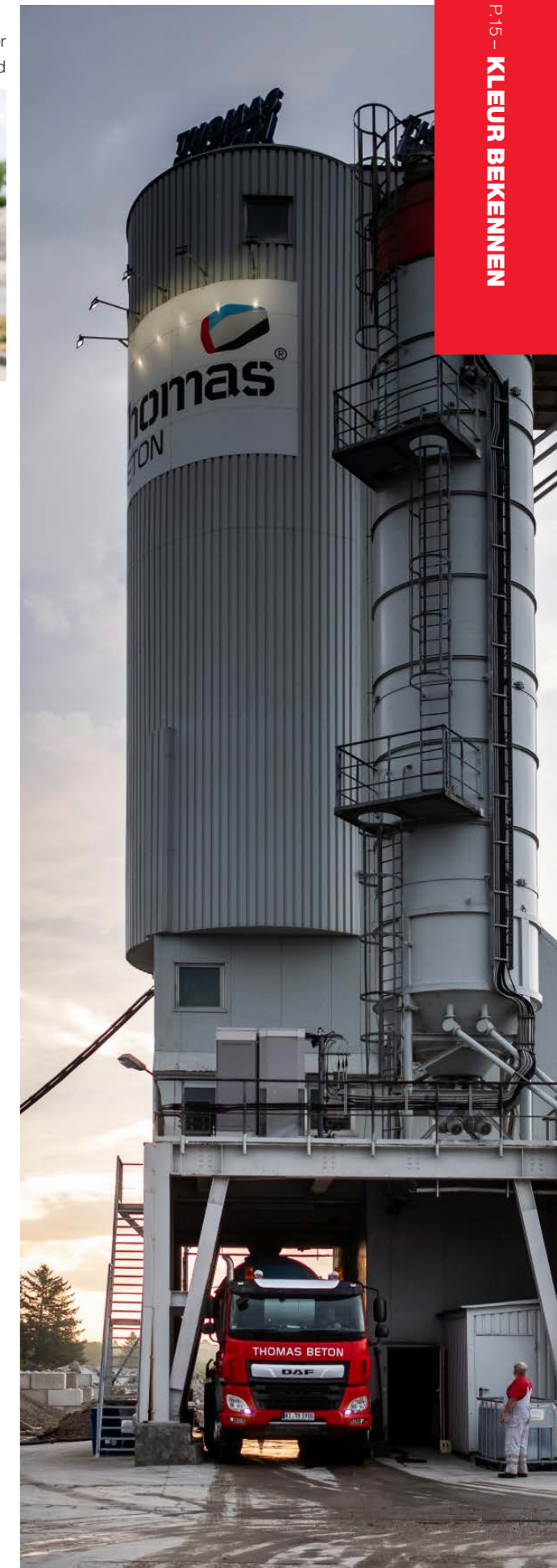
B. Rainer Brings, Bedrijfsleider  
Thomas Beton Duitsland



"Rood staat bij ons voor de passie waarmee alle medewerkers zich inspinnen om goede producten met een hoog kwaliteitsniveau te produceren en aan onze klanten te leveren."

De kleur **zwart** wordt bij Thomas Beton geassocieerd met de diverse extra stoffen die aan de producten worden toegevoegd. Medewerkers van de R&D-afdeling zijn continu bezig om voor elke klant het perfecte recept samen te stellen aan de hand van 2.000 bestaande recepten. Ze ontwikkelen daarnaast continu nieuwe mengsels, om zo in te kunnen blijven spelen op de specifieke kenmerken van een gebouw en de wensen van de klanten. **Grijs** staat voor het eindproduct, het beton en de vele speciale producten die het bedrijf in elke denkbare variant kan produceren. Thomas Beton voorziet zijn klanten daarbij van persoonlijk advies.

De kleur **blauw** worden hele bijzonder eigenschappen toegediend. Het staat niet alleen voor de zuiverheid en de helderheid van het water. "Blauw staat bij ons ook voor duurzaamheid. Dat begint met de samenstelling van onze producten en het strekt zich uit tot de voertuigen die deel uitmaken van ons wagenpark", zo legt Brings uit. Bij de beton-recepten zorgt het bedrijf er altijd voor dat er op een zo duurzaam mogelijke manier wordt gemengd. "We zoeken continu naar alternatieve bindmiddelen, aangezien bij de cementproductie in de cementfabriek de hoogste CO<sub>2</sub>-productie ontstaat", aldus Brings. Om zo **CO<sub>2</sub>-neutraal mogelijk te zijn**, kan Thomas Beton op meerdere vlakken stappen zetten. Zo onderzoekt het bedrijf in de VS naar mogelijkheden om het CO<sub>2</sub> mee te mengen met het beton en het beton daarmee nog steviger te maken. Bovendien neemt beton in de loop van zijn levenscyclus circa 20 procent van de CO<sub>2</sub> die bij de productie is ontstaan weer op uit de omgeving. Daarnaast recyclet het bedrijf het oude bouw materiaal. Betonbrokken kunnen bij de productie van nieuw beton gedeeltelijk als vulstof of als dragende laag in de wegenbouw worden gebruikt.





Een belangrijke bijdrage aan meer duurzaamheid levert ook de nieuwe DAF CF Construction. In stadsverkeer verbruikt de DAF bijna tien liter minder diesel dan vrachtwagens van andere merken. Daar komt een lager gewicht bij. "We kunnen met de DAF **8,5 kubieke meter beton** vervoeren. Met onze andere vrachtwagens kunnen we maar tussen de zes en acht kubieke meter beton meenemen", zo vat Dirk Nickelsen, wagenparkbeheerder bij Thomas Beton, het samen. Daarmee kan ook het aantal ritten worden verlaagd, wat ook weer een positieve uitwerking heeft op de CO<sub>2</sub>-balans.

Daarnaast kan er met de nieuwe DAF's nog een ander doel worden gerealiseerd. De ergonomische plaatsing van de instrumenten en de comfortabele werkplek verhogen de motivatie van werknemers zoals Thomas Weber. "Ik werk hier in een groot betrouwbaar team van 97 beroepschauffeurs en ik mag in een nieuwe, comfortabele betonmixer van DAF rijden", aldus Weber. "**Bij de DAF geen geschok of gekraak. Hij rijdt heerlijk rustig**", voegt hij daar aan toe.

En dan te bedenken dat Thomas Beton min of meer bij toeval met DAF's is gaan rijden. "Een jaar geleden heeft de DAF-dealer ons overtuigd om een DAF te testen en we zijn nog steeds zo positief verrast dat we reeds gesprekken over meer voertuigen zijn aangegaan", aldus Nickelsen. Afgelopen zomer werd het wagenpark uitgebreid met twee DAF's CF 410 FAD 8x4 Construction. Achter deze aanduiding gaat een DAF-chassis met een dagcabine en een 410 pk sterke MX-11-motor schuil. De geautomatiseerde Traxon-transmissie met 12 versnellingen zorgt voor soepel



"We kunnen met de DAF 8,5 kubieke meter beton vervoeren. Met onze vrachtwagens kunnen we maar tussen de zes en acht kubieke meter beton meenemen"

Dirk Nickelsen,  
wagenparkbeheerder



## KNAPPE STAALTJES WERK

Nadat het beton op de vijfde verdieping is afgeleverd en de mixer is schoongemaakt, rijdt Thomas Weber terug naar de fabriek.



schakelen. "**Als de eerste indrukken van de nieuwe vrachtwagen ook blijvend zijn, is het mogelijk dat DAF één van de andere merken uit het wagenpark gaat verdringen**", zo zegt de wagenparkbeheerder. Ook de samenwerking met opbouwfabrikant Putzmeister verloopt geheel naar wens. Deze fabrikant plaatst de trommel in de kleuren van Thomas Beton op het chassis.

Duurzaamheid vormt bij Thomas Concrete Group AB, waartoe ook divisies in Zweden, Noorwegen, Polen en de VS horen, één van de ondernemingsdoelen. Het Zweedse moederbedrijf publiceert zelfs een duurzaamheidsverslag waarin wordt bevestigd dat er producten worden ontwikkeld die een lagere CO<sub>2</sub>-emissie veroorzaken. Dat geldt ook voor de 26 fabrieken van Thomas Beton in Duitsland, die zijn gevestigd in de deelstaten Sleeswijk-Holstein, Hamburg, Bremen en Nedersaksen. Tot het portfolio behoort de productie en de verkoop van **hoogwaardige betonsoorten** voor alle soorten bedrijven uit de bouwindustrie en de bouwbranche. Daarbij voorziet het bedrijf zijn klanten van advies, men geeft technische ondersteuning en het beton wordt ook geproduceerd en getransporteerd. Het bedrijf heeft zichzelf ten doel gesteld '**het beste bedrijf in de branche**' te worden. ■

## DAF COLLECTION

STIJLVOL, PRAKTISCH EN VAN HOGE KWALITEIT.  
PRECIES ZOALS DE TRUCKS.



**T-SHIRTS**  
voor mannen en vrouwen



**DUFFELBAGS**  
met een inhoud van  
40L en 60L



Metallic  
**PARAPLU**



**DAF  
HORLOGE**



**HISTORISCHE PUZZEL**  
1000 stukjes



**XF KNUFFEL**



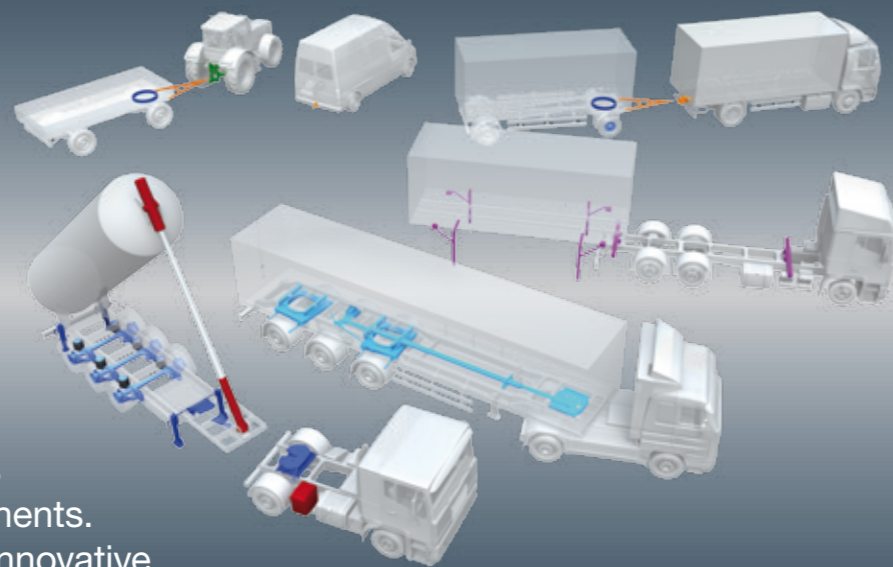
**XF MINIATUUR**  
50:1



**FIETSHELMEN**

“On all roads across the globe:  
JOST keeps us rolling!”

## Trusting the market leader.



Truck and trailer manufacturers around the globe trust in JOST's comprehensive range of components. Customer-orientated solutions, innovative products and a worldwide supply of spare parts make JOST the number 1.

**A**leen wie zelf weleens met een vrachtwagen heeft gereden, weet wat het is om een trucker te zijn. Het kan een hel zijn, met tijdsdruk en onbeleefde horken. Maar het kan ook de mooiste baan ter wereld zijn. Waarbij je bijvoorbeeld een heerlijke rit naar Zuid-Italië maakt, en bij de eerste espresso al banco kijk je trots naar het statement op wielen dat voor je staat. Dan stap je weer in. De cabine is een plek die rust uitstraalt,

waarin je je boven de rest verheven voelt. In de 'kelder' van deze machtige machine schuilt een motor die ongelooflijk stil is en toch zo sterk dat hij je hart sneller laat kloppen als je het gaspedaal volledig intrapt. Het stuur ligt heerlijk in de hand. Het landschap trekt door de voorruit voorbij als op een bioscoopscherm. **Even droom je weg.** Nog 850 kilometer naar de eindbestemming. Daar zal je overnachten, in het comfortabele bed achter je. Op naar een nieuw avontuur.

# OP NAAR EEN NIEUW AVONTUUR

# DAF First Choice is onze eerste keuze

Dat zegt Blanka Kazdová, commercieel directeur van PolyTrans - transport a logistik s. r. o. uit Praag. De gebruikte voertuigen van PACCAR Financial Tsjechië passen uitstekend in de bedrijfsstrategie van dit transportbedrijf.



**P**olyTrans - transport a logistik s. r. o. werd opgericht in 2001 door een in Duitsland wonende Turkse zakenman. De onderneming richt zich op het vervoeren van goederen vanuit de Balkan-landen naar West-Europa en vice versa. De vloot bestaat uit dertien voertuigen, die voornamelijk textiel en auto-onderdelen transporteren.

## FOCUS EN STRATEGIE

Hoewel het bedrijf een paar jaar geleden van eigenaar wisselde, bleven de focus en strategie onveranderd. "Al vanaf het allereerste begin rijden we met hoogwaardige, gebruikte voertuigen", vertelt Kazdová. "Het was destijds een heel logische beslissing: de kwaliteit van de wegen op onze transportroutes - in onder andere Bulgarije, Roemenië, de landen van voormalig Joegoslavië, Turkije en andere landen van het Balkan-schiereiland - was dermate slecht dat het naar onze mening geen zin had te investeren in nieuwe voertuigen. We hadden simpelweg behoefte aan robuuste, hoogwaardige vrachtwagens en die hoefden niet persé nieuw te zijn. Dat is ook de reden waarom we indertijd voor gebruikte DAFs kozen."

## JUISTE BESLISSING

Inmiddels, achttien jaar later, is de kwaliteit van de wegen in de Balkan aanzienlijk verbeterd. "Toch blijven we vasthouden aan onze strategie", zegt Kazdová. "DAF vrachtwagens hebben zich bewezen in zware omstandigheden en dat heeft niet alleen betrekking op hun robuustheid en betrouwbaarheid, ze zijn ook erg populair bij chauffeurs die lange dagen in de cabine moeten doorbrengen. Hun DAF is hun huis. En dan spelen ruimte en comfort een belangrijke rol."

## DAF USED TRUCKS

De hoge kwaliteit van de voertuigen is niet de enige reden waarom PolyTrans - transport a logistik s. r. o. vasthoudt aan de strategie. "Net zoals de infrastructuur in de zuidoostelijke hoek van Europa in hoog tempo wordt uitgebreid, is ook het dienstenaanbod van PACCAR Financial Tsjechië in de loop der jaren flink verbeterd en gegroeid", zegt Kazdová. "Van het aanbod van voertuigen, tot

hun technische staat, tot de voorwaarden en de omvang van financiering. We hebben nu besloten om ons wagenpark een upgrade te geven door middel van de aanschaf van vijf DAF XF 460 FT Space Cab trekkers. Al deze voertuigen werden aangeboden via het DAF First Choice programma. Trucks uit dit programma zijn jonger dan vijf jaar, hebben minder dan 600.000 kilometer op de klok en hebben een jaar fabrieksgarantie."

## POPULAIR

"DAF First Choice is erg populair geworden bij onze klanten", zegt Miloslav Beneš, verkoper bij DAF Used Trucks Tsjechië. "Zulke voertuigen zijn onderworpen aan een uitgebreide technische inspectie en vormen een geweldig alternatief voor klanten die geen gloednieuwe vrachtwagen willen aanschaffen en/of snel een truck ter beschikking willen hebben zonder lange levertijden."

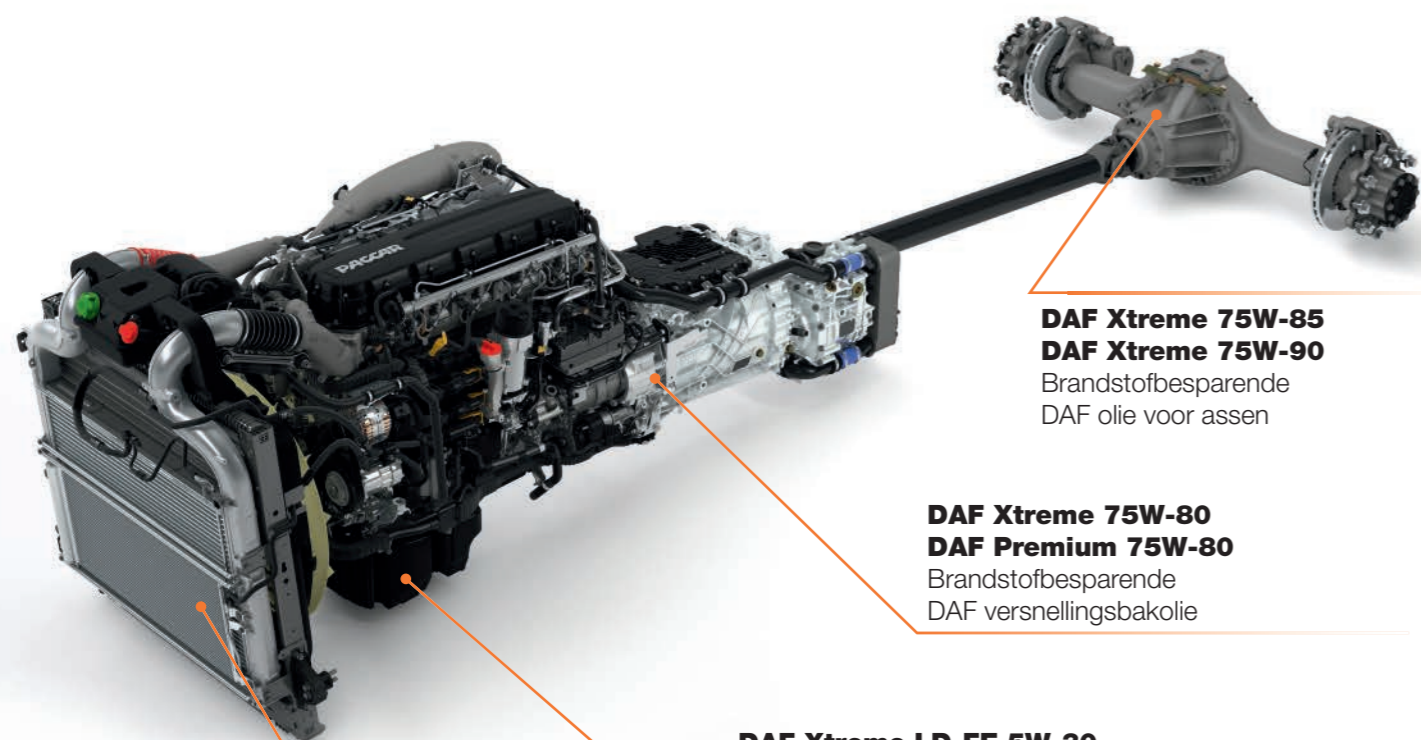


## GROTE INTERESSE IN GEBRUIKTE VOERTUIGEN

De keuze voor gebruikte voertuigen is een bijzonder efficiënt en economisch model voor transportbedrijven, zo blijkt ook het voorbeeld van Polytrans. En ze zijn niet de enige: alleen al op de Tsjechische markt zijn dit jaar tot nu toe zo'n 800 gebruikte DAF's verkocht. En dankzij DAF Used Trucks Tsjechië is een serviceniveau bereikt dat aansluit op de kwaliteit van de voertuigen. Het feit dat deze aanpak bij Polytrans al achttien jaar succesvol is, is genoeg bewijs van het feit dat het bedrijf destijds de juiste beslissing heeft genomen. ■

# DAF smeermiddelen - Bespaar tijd en geld

De Premium- en Xtreme-assortimenten zijn speciaal voor DAF Trucks ontworpen en ontwikkeld en getest door Chevron Lubricants, een van de grootste producenten van kwaliteitsolie ter wereld. Ze zijn ontworpen met duidelijke doelen voor ogen. Helpen gebruikers geld en tijd te besparen door optimale bescherming en prestaties van alle bewegende onderdelen in de aandrijflijn te bieden. Dit draagt bij aan een lager brandstofverbruik, een lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot en verlengde verversingsintervallen.



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

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

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

**DAF Xtreme Longlife Coolant**



## EEN DAF VOOR ELKE INZET

Elke transporttoepassing kent zijn eigen specifieke eisen. Daarom is iedere DAF uniek. Op klantenorder gebouwd, met een ruime keuze aan cabines, chassis, aandrijflijnen en asconfiguraties. Een – niet compleet – overzicht.

### 3D DAF TRUCK CONFIGURATOR

Met de 3D DAF Truck Configurator kunnen DAF klanten online de meest optimale truck voor elke specifieke transporttoepassing samenstellen en tot in detail bekijken. 'What you see is what you get' is hierbij het uitgangspunt. Wie een truck samenstelt, ziet op zijn beeldscherm een exacte weergave van de truck die uiteindelijk van de band rolt. Heel mooi natuurlijk, maar op zich niet uniek; er zijn meer truckfabrikanten met een

dergelijk systeem. De configurator van DAF heeft echter één belangrijk onderscheid: de gegevens van het systeem worden rechtstreeks en online opgehaald uit de originele CAD-bronbestanden van de afdeling Productontwikkeling van DAF. Dat betekent dat ze te allen tijde 100% actueel en correct zijn.

Voor het verkoopproces betekent de 3D DAF Truck Configurator een grote efficiencyverbetering: als de klant klaar is met de configuratie van zijn truck, kan hij het bestand rechtstreeks naar de dealer sturen, die het vervolgens 1-op-1 in DAF's TOPEC verkooptool kan openen. Dat scheelt heel veel tijd.

Ook voor de opbouwer is de 3D DAF Truck Configurator een belangrijk hulpmiddel. De gewenste configuratie kan namelijk ook meteen naar de carrosseriebouwer gestuurd worden. Die kan dan samen met de klant bepalen of bijvoorbeeld de juiste componentopstelling is gekozen. De opbouwer kan nu met de klant meedenken over de juiste configuratie, voordat de truck bij DAF wordt besteld.



Door: Bert Roozendaal

# DE NIEUWE ZIJDERROUTE BRENGT LANDEN BIJ ELKAAR

**E**r komen steeds meer goederen per spoor van China naar Europa. Dat komt door het initiatief van de Chinese president Xi Jinping. Hij lanceerde eind 2013 het plan de handel tussen China en de wereld te bevorderen met **een even gedurfd als kostbaar investeringsplan**. Dat voorziet in infrastructuur die 68 landen met China moet verbinden. Ook in het Nederlandse Tilburg komen inmiddels wekelijks drie tot vijf treinen aan uit het Chinese Chengdu met doorverbinding naar Rotterdam. Andere treinen rijden er vanaf Chengdu naar Neurenberg in Duitsland en Lodz in Polen. De trein rijdt de afstand van meer dan 11.000 kilometer in 15 dagen. Dat is inclusief twee keer omladen, in verband met de verschillende spoorbreedtes in China, Rusland en Europa.

Nu zijn drie tot vijf treinen per week elk geladen met 41 containers een druppel op een gloeiende plaat, vergeleken bij de 21.000 containers die één groot containerschip in één keer in Rotterdam op de kade zet. **Maar het begin is er.** En wellicht nog belangrijker: de treinen gaan steeds voller weer terug naar China. Daar liggen kansen voor Europese ondernemers.

Velen denken dat het Belt & Road Initiative (BRI) alleen over spoorverbindingen tussen China naar Europa gaat, maar het plan is veel omvattender. Het 'Belt' gedeelte bestaat uit zes handelscorridors tussen China en de wereld. Die gaan ook naar Centraal-Azië, de Middellandse Zee, de Perzische Golf, Zuidoost-Azië, Zuid-Azië en gebieden rond de Indische Oceaan. Het 'Road' gedeelte, en dat is wat verwarrend, omvat twee zeeroutes. Eén naar Europa en Afrika. En één via de Stille Oceaan naar andere gebieden.

China investeert in totaal ter waarde van 900 miljard US Dollar. Daarmee bouwen de Chinezen in hoog tempo naast spoorverbindingen ook wegen, havens en communicatienetwerken. Lang niet allemaal binnen China. **Waar er ter wereld grondstoffen zijn, zijn er Chinezen.** Zo leggen ze ook pijpleidingen voor aardgas, zoals tussen Centraal-Azië en Xinjiang in west China. In veel landen, vooral in Afrika en Zuidoost-Azië wordt het Chinese initiatief verwelkomd. Men hoopt met al die nieuwe infrastructuur ook lokaal goede zaken te doen. In Europa zijn bijvoorbeeld Hongarije en Griekenland, maar ook Tsjechië en Polen enthousiast over de contacten met China en BRI. Andere West Europese landen en ook de Europese commissie zijn terughoudender. Waarom doet China dit? Het is sinds het Marshallplan niet meer voorgekomen dat één land vergelijkbare bedragen in de economie van zoveel andere landen stak. Het Marshallplan bracht destijds veel goeds, maar er was er ook een keerzijde. **Wiens brood men eet, diens woord men spreekt.**

De Chinezen gruwen van deze vergelijking. Zij wijzen op de grote voordelen van meer handel tussen zoveel landen. Ze hameren op de stijgende welvaart voor iedereen. De geschiedenis geeft China daarin gelijk. De klassieke zijderoutes brachten zeker rijkdom en meer nog intellectuele kennis in alle landen waardoor ze liepen. Maar Europa kreeg destijds geen blijvende invloed in China. En in de eeuwen daarna bleven de Chinezen gezellig thuis.

Dat is nu anders. China is de fabriek van de wereld. Tot ergernis van de Amerikanen die ook niet gerust zijn op de kennishonger van het land. Ook Europa kijkt met een scheef oog naar de expansiedrift. Niet alleen in Afrika en Azië. China heeft momenteel al een belang van **10 procent in alle Europese havenactiviteit**. Het is 100% eigenaar van de containerterminals van Piraeus, waar ze 10 % van het Rotterdamse volume afhandelen.

Toch lijken voorlopig de voordelen de overhand te hebben. Met de komst van Donald Trump en de Brexit verschuift het geo-economische landschap. En veel Europese bedrijven profiteren van BRI. Want elke trein die vanuit China komt, **moet ook weer terug**. Door de snelle relatief goedkope railverbinding kun je die laden met luxe producten waarvan het transport per vliegtuig te duur is en de boot te lang duurt. Er is in west China steeds meer vraag naar. Dat komt omdat Xi Jinping



Foto: Yves G. Van der

dat deel van China beter economisch wil ontwikkelen. Het blijft achter bij de oostkust met allerlei ongewenste binnenlandse effecten als leegloop in het westen en overbevolking aan de oostkust.

Als de Chinese regering iets wil, gebeurt dat ook. In steden als Chengdu wordt in rap tempo industrie opgetuigd. Er verhuizen producenten van hoogwaardige elektronica naar toe. Dat verhoogt de levensstandaard ter plaatse en dus ook de vraag naar goederen uit Europa. Het is de basis die de BRI richting Europa succesvol kan maken.

Een van de bedrijven die dit al vroeg door had, was de logistieke synchro-modale dienstverlener GVT in Tilburg. Naar aanleiding van een bezoek van een Chinese delegatie, trok een van zijn medewerkers de stoute teenslippers aan en ging op de bonnefooi naar Chengdu. "Ik wilde kijken of wij er handel konden doen door vrachten voor Nederland op de trein te zetten. **Dat was dus in twee dagen rond**", vertelt general manager Roland Verbraak. "Dell, Hewlett Packard en Apple zitten daar en hebben hier in de omgeving vestigingen. Dus dat was interessant voor ze. Daarbij werken de Chinezen het liefst met particuliere partners in het westen. We hebben het hele contact daar aanvankelijk zelf geregeld met

Roland Verbraak van GVT reisde op de bonnefooi naar Chengdu en haalde de spoorverbinding vanuit Chengdu naar Tilburg.

lokale overheden. Bijvoorbeeld met de burgemeester van Chengdu. Die stad heeft 17 miljoen inwoners, dus bijna net zoveel als heel Nederland. We spraken ook met de vice gouverneur van de Sichuan provincie. De portefeuille handel is daar op het hoogste bestuurlijke niveau belegd."

De treinen van GVT Transport&Logistics zitten westbound helemaal vol. "Terug naar Chengdu zitten we nu op een **70 procent**. We doen ook steeds meer groupage", vertelt Verbraak. Maar we exporteren ook machines, luxe auto's, hydrocultuur, wijn en bier en bloembollen die kant op."

GVT is de Nederlandse BRI pionier en wordt daarbij geholpen door de voordelige prijs van de trein. "Luchtvracht is vier zo duur. En dan duurt het transport toch nog zeven dagen omdat er een capaciteitsgebrek is. Dan is het tijdsverschil met de trein niet zo groot meer. Maar vooral is het niet zo dat de boot **per definitie goedkoper is**. Van hier naar Chengdu wint de trein het geregeld. Dat komt door het natransport want per boot komen je goederen in Shanghai aan. Dan moet het nog een 2.000 km over de weg naar Chengdu. Dat doet pijn want de transportkosten in

**Import Goods**  
Finished automobiles, red wine, and meats



站到站 Station-to-Station	在途时效 En Route Schedule	出口班次 Schedule for Export	进口班次 Schedule for Import
成都—波兰罗兹/库特诺 Chengdu – Łódź/ Kutno, Poland	11天 11 days	每周一/二/四/六 Monday/Tuesday/Thursday/Saturday	每周三/五 Wednesday/Friday
成都—德国纽伦堡 Chengdu – Nuremberg, Germany	14-15天 14-15 days	每周五 Friday	每周六 Saturday
成都—荷兰蒂尔堡 Chengdu – Tilburg, Netherlands	14-15天 14-15 days	每周三 Wednesday	每周四 Thursday
成都—阿拉木图 Chengdu – Alma-Ata	5天 5 days	每周二/五 Tuesday /Friday	

**国外线路** Outbound Routes

站点 Station	辐射地区 Region	距离 ( km ) Distance (km)
波兰 罗兹/库特诺 Łódź/ Kutno, Poland	奥地利、斯洛伐克等东欧国家 Austria, Slovakia, and other countries in Eastern Europe	
德国 纽伦堡 Nuremberg, Germany	汉堡 Hamburg	600km
	米兰 Milan	613km
	慕尼黑 Munich	170km
荷兰 蒂尔堡 Tilburg, Netherlands	杜伊斯堡 Duisburg	136km
	鹿特丹 Rotterdam	82km

**国内线路** Domestic Routes

国内通过与昆明、南宁、上海、厦门、深圳、宁波、武汉、义乌等地政府和相关部门的紧密合作，开通往返成都的国内班列。  
Domestic trains travel from and to Chengdu thanks to close cooperation with the governments and competent departments of Kunming, Nanning, Shanghai, Xiamen, Shenzhen, Ningbo, Wuhan, and Yiwu, etc.

**Export Goods**  
Automobile parts, clothing trade products, household appliances, and electronic products

China zijn met Eu 1,30/km heel hoog. Ik krijg daar niet de vinger achter waarom dat zoveel kost. Want China kent geen rijtjedenwet en de lonen liggen lager."

Daarom gaat GVT in mei zelf een transportbedrijf opzetten in China via een Foreign owned enterprise. "Wij denken dat wij met in Nederland opgeleide Chinezen daar het verschil kunnen maken. Alleen wordt dat wel pionieren en moet nog blijken of onze transportkennis bruikbaar is in China."

Dat is wel een kolfje naar de hand van GVT. Het opende vorig jaar oktober het Dutch Paviljoen in Chengdu. "Wij zoeken voor Europese producenten uit of het product in China ingevoerd mag worden, zorgen voor de juiste papieren, de juiste etiketten en presenteren het dan in wat je een doorlopende beurs kunt noemen. Daar komen dan weer Chinese afnemers op af die de producten bestellen. Wij verzorgen dan weer de logistiek. **Dat helpt eastbound om de trein vol te krijgen**. En het versterkt de handel over en weer. In feite is het een handelspost. Net als eeuwen geleden." ■





Hegelmann Transporte Group uit Duitsland breidt zijn vloot uit met 540 DAFs XF 480 Super Space Cab.

## 540 DAFS XF VOOR HEGELMANN TRANSPORTE GROUP

Internationaal transportbedrijf Hegelmann Transporte Group breidt zijn vloot uit met 540 DAFs XF 480 Super Space Cab. De trekkers worden in de loop van 2019 en 2020 aan de Zuid-Duitse onderneming geleverd. Hegelmann Transporte legt zich toe op just-in-time transporten voor de auto-, zware- en voedingsmiddelenindustrie. Het werkgebied van Hegelmann's 4.000 werknemers, 2.000 trucks en 2.000 trailers reikt van de Algarve tot aan de Chinese grens.

### Maximale uptime, hoogste rendement

"Om van onze internationale groei-strategie een succes te maken, vereisen we maximale uptime en het hoogst mogelijke rendement per kilometer. DAF begrijpt dat als geen ander. Onze winstgevendheid is hun doel", stelt Siegfried Hegelmann, een van de twee eigenaren van het familiebedrijf. "Dát maakt van DAF een ideale partner."

### Chauffeurs zetten DAF op een voetstuk

Hegelmann kocht eerder al ruim 100 trucks van de nieuwste generatie XF. De chauffeurs prijzen het comfort en de ruimte in de cabine en de geweldige rij-eigenschappen van DAF's topmodel. "Omdat er een groot tekort is aan professionele chauffeurs, speelt dat ook een belangrijke rol in onze keuze om opnieuw voor de DAF XF te kiezen", aldus Siegfried Hegelmann.



## DRIVER CHALLENGE 2019

Dit jaar gaat DAF op zoek naar de beste vrachtwagenchauffeur van Europa. Chauffeurs uit 28 landen – DAF- en niet-DAF rijders – worden uitgedaagd om deel te nemen aan de DAF Driver Challenge 2019.

De beste chauffeurs uit elk van deze landen mogen dan op 28 en 29 september in Luxemburg strijden om de felbegeerde titel 'International Driver Champion 2019'.



Een goede chauffeur haalt het beste uit zijn of haar truck. Weet de meeste prestaties uit de minste brandstof te halen. Weet hoe vracht zo veilig en efficiënt mogelijk vervoerd moet worden, kent de wet en is flexibel. Met andere woorden: een goede chauffeur is een echte vakman /-vrouw.

Meer weten: ga dan naar [drivers.daf.com](http://drivers.daf.com)



## NOG MEER KEUZE IN CONSTRUCTIESEGMENT

Om vervoerders nog beter een voertuig op maat te kunnen bieden, breidt DAF Trucks haar leveringsprogramma uit met een aantal nieuwe voertuigconfiguraties, waaronder een 8x4 bakwagen met dubbel aangedreven tandem en gestuurde naloopas.

Deze zogenoemde 'FAW' versie op basis van de CF of XF heeft een technisch GVW van 37 ton en is dankzij de gestuurde naloopas extreem nauwkeurig te manoeuvreren. De draaicirkel bedraagt slechts zo'n 7,8 meter, wat de 8x4 FAW bij uitstek geschikt maakt voor het vervoer van grote of zware ladingen op bouwplaatsen waar relatief weinig ruimte is. Het nieuwe chassis leent zich uitstekend als kipper, voor een opbouw met laadkraan achterop of voor een combinatie van een laadkraan met een haakarmsysteem.

### Grote opbouwvriendelijkheid standaard

Voor een optimale opbouwvriendelijkheid plaatst DAF al in de fabriek op de juiste plekken enkele varianten van de Body Attachment Modules (BAM). Hierdoor kan de bodybuilder snel en efficiënt de opbouw monteren. De FAW komt later dit jaar beschikbaar af fabriek.

## 25 JAAR TRP

Het Truck and Trailer Parts programma (TRP) van PACCAR Parts viert een kwart eeuw succes. Het TRP programma is uitgegroeid tot het meest professionele en toonaangevende assortiment universele onderdelen voor alle merken trucks en trailers. Daarbij is de 'One Stop Shop'-strategie het uitgangspunt; vervoerders kun alle onderdelen voor hun hele wagenpark op één locatie inkopen.

In 1994 bestond het aanbod uit 300 onderdelen, uitsluitend voor reparatie van en onderhoud aan trailers. Vandaag de dag telt het TRP-programma van PACCAR Parts meer dan 80.000 artikelen, verdeeld over maar liefst 20 productgroepen. Het programma is beschikbaar bij alle 1.100 DAF dealerlocaties in Europa, waar ook service wordt aangeboden.

In 2013 introduceerde PACCAR Parts bovendien de formule van de TRP Store, een winkel waar het volledige TRP-assortiment te koop is. Daarmee werd het assortiment nog beter toegankelijk voor zelf-reparerende klanten, onafhankelijke werkplaatsen en eigenaren van oudere voertuigen. Inmiddels staat de teller op 170 TRP Stores wereldwijd en dat aantal groeit nog steeds.



## STILL GOING STRONG

DAF vindt de oudste DAF truck nog in commercieel gebruik. "Hij is 50 jaar maar nog láng niet versleten." Een internationale zoekactie heeft de oudste DAF truck die nog (bijna) dagelijks commercieel wordt ingezet opgeleverd. Het gaat om de verbazingwekkend vitale A1600 van Frits en Nicky Hoefnagels, die wordt ingezet om een nostalgische kermisattractie door heel Nederland te rijden. "Ja, natuurlijk gebruiken we 'm gewoon", zegt Frits. "Daarvoor is een DAF toch ook bedoeld?" Na een oproep op social media volgde een lawine aan tips, suggesties en aanmeldingen uit de hele wereld. Toch werd de oudste truck bijna 'in de achtertuin' van de DAF-fabriek in Eindhoven gevonden. In Bakel, om precies te zijn.

"Naast een 2800 uit 1975 en een 1600 uit 1971 hebben we twee A1600's. De ene Kikkerdaf is uit 1968. De ander uit 1969. En we sparen ze niet", lacht Hoefnagels. "We zijn vereerd dat we de oudste nog commercieel actieve DAF truck die gevonden is bezitten en rijden: een A1600 uit 1968!"

## EERSTE DAF GEASSEMBLEERD IN AUSTRALIË

In Australië werd de eerste in dat land geassembleerde DAF feestelijk overhandigd aan een klant. Andrew Hadjikakou, de managing director van PACCAR Australia, gaf de sleutels aan Michael en Daniel Cahill, eigenaars van Cahill Transport. Voor de Australische markt werd een speciale configuratie ontwikkeld: een CF85 FTT met slaapcabine en dubbel aangedreven tandem, met 510 pk Euro 5 PACCAR MX-motor.





**DAF CF** PURE EXCELLENCE

# DAF levert. Altijd.

Lichter dan ooit, voor nóg hogere laadvermogens

Toonaangevende zuinigheid

Onovertroffen veelzijdigheid



Alles wat u kunt verwachten  
van het #1 truckmerk!

**[WWW.DAF.COM](http://WWW.DAF.COM)**