

NAJAAR 2020/LENTE 2021

DAF

IN ACTION



“TRANSPORTMANAGEMENT
IS ESSENTIEEL”

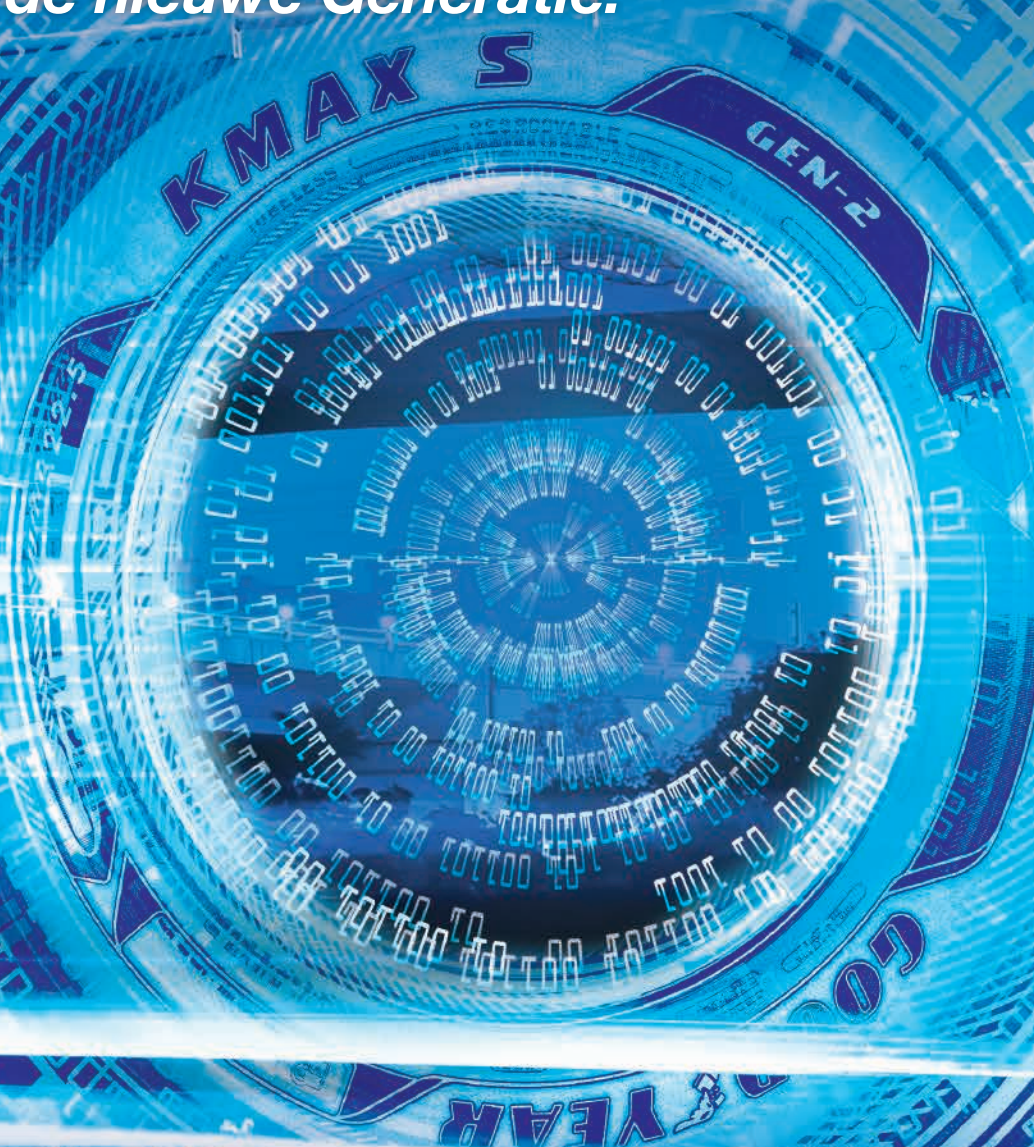
A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF



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

Welkom in de nieuwe Generatie.



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

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

GOODYEAR

TRANSPORT IS VITAAAL

Wat de huidige tijd onze maatschappij overduidelijk geleerd heeft, is dat transport tot de vitale sectoren behoort. Supermarkten worden dagelijks voorzien van levensmiddelen, ziekenhuizen van medicijnen en verzorgingsmaterialen. Zonder transport staat alles stil.

Het is een groot compliment aan de transportsector dat de dienstverlening door gaat en er tienduizenden, zo niet honderd-duizenden trucks onderweg zijn om de maatschappij in haar behoeften te voorzien. Elke dag weer. Ik ben er trots op dat wij daar als truckproducent een belangrijke rol in mogen spelen. Door de meest betrouwbare en efficiënte trucks te leveren en op alle vlakken met u mee te denken.

We weten hoe belangrijk *uptime* en *cost of ownership* voor u zijn. Daarom blijven we zorgen voor de allerbeste onderdelenvoorziening door PACCAR Parts. Daarom bieden alle DAF-dealers met DAF ITS de beste en snelste hulp onderweg. Daarom leggen we zoveel nadruk op het belang van de keuze voor de juiste financiering en reparatie- en onderhoudscontracten. DAF ontzorgt. U moet zich kunnen concentreren op uw kernactiviteiten. Dat is nu misschien nog wel belangrijker dan ooit tevoren.

Tegelijkertijd werken we aan duurzame oplossingen voor de toekomst. Op het gebied van elektrische vrachtwagens lopen we voorop in de industrie. Onze nieuwe CF Electric heeft een elektrische actieradius van maar liefst 200 kilometer met een accupakket dat daarnaast ook nog eens 700 kilo lichter is dan dat van zijn voorganger. En uiteraard onderzoeken en ontwikkelen we meerdere technologische ontwikkelingen op weg naar nóg schoner en duurzamer wegtransport. Want dat zal altijd een vitale sector blijven.



Harry Wolters
President-directeur DAF Trucks N.V.

- 4** Het gaat om meer dan wat er uit de uitlaat komt
- 8** De DAF-dealer is er voor u
- 10** Eco Combi's rijden op HVO
- 14** Gezonde spanning door CF Electric
- 18** De Super Eco Combi
- 22** Transportmanagement is essentieel
- 24** DAF Used Trucks: Bij ons vindt u wat u zoekt
- 26** 200 DAFs voor Marathon
- 30** Nieuws



4



18



14



24

Professor Doctor Ingenieur Lutz Eckstein:

“HET GAAT OM MEER DAN WAT ER UIT DE UITLAAT KOMT”

Hij praat met zachte stem, maar zijn mening is onverbloemd en hij is niet bang om hier en daar tegen wat heilige huisjes te schoppen. Zorgvuldig formulerend, dat wel. Volgens Univ. -Prof. Dr. -Ing. Lutz Eckstein is er nog een lange weg te gaan, voordat transport – en dan met name het wegtransport – daadwerkelijk duurzaam is. Want duurzaamheid gaat volgens hem veel verder dan alleen het minimaliseren van wat er uit de uitlaat komt. “We moeten naar een integrale benadering.”



Volgens Eckstein moet er een meer holistische benadering van de klimaatuitdaging komen: we moeten naar de hele life-cycle van transportmiddelen kijken.



Voorafgaand aan het interview met Lutz Eckstein, Director van het Institute for Automotive Engineering, onderdeel van de Universiteit van Aken, is het goed om eens stil te staan bij de indrukwekkende stappen die op het gebied van emissies van vrachtwagens al zijn gerealiseerd.

95% MINDER

Een moderne truck met Euro 6-dieselmotor stoot maar liefst 95% minder stikstofoxiden uit dan een vrachtwagen van 25 tot 30 jaar geleden. En de uitstoot van roetdeeltjes is in diezelfde tijdspanne met niet minder dan 97% gereduceerd. Op het gebied van de uitstoot van CO₂ kan over de afgelopen 20 jaar een reductie van 20% per truck de annalen in. Prachtige cijfers, maar ze gaan over slechts één aspect: welke en hoeveel schadelijke en klimaat-relevante stoffen er uit de uitlaat van een truck komen (ook wel ‘tank to wheel’ genoemd). Maar om daadwerkelijk te komen tot duurzaam transport, moeten we veel verder kijken dan alleen naar de uitlaatgassen.

RODE DRAAD

En dat laatste is dan ook precies de rode draad in het betoog van Eckstein. “We moeten veel meer naar een geïntegreerde benadering, waarbij politiek, maatschappij, wetenschap, pers, industrie en ieder van ons allemaal een rol hebben”, zegt hij, meteen maar twee concrete voorbeelden noemend: “Het is niet logisch om koeien in Argentinië te fokken, duizenden liters water te besteden aan één kilo vlees en het dan per schip hiernaartoe te vervoeren. Schepen die bovendien geen enkele vorm van uitlaatgasnabehandeling hebben. Daarnaast stoten koeien een aanzienlijke hoeveelheid methaan uit, wat veel schadelijker is voor het klimaat dan CO₂. Ieder van ons moet zich afvragen hoe hij of zij op een eenvoudige manier kan bijdragen aan het beperken van klimaatverandering. Of wat dacht je van garnalen die per truck van Nederland naar Noord-Afrika gaan om gepeld te worden en vervolgens weer teruggaan naar Nederland om daar wereldwijd gedistribueerd te worden en uiteindelijk misschien zelfs in een Marokkaanse supermarkt terechtkomen? Blijkbaar vinden we dat als maatschappij heel gewoon. Als individu hebben we keuzevrijheid en daar moeten we op een verantwoordelijke manier mee omgaan.”

HOLISTISCH

Volgens Eckstein moet er een meer holistische benadering van de klimaatuitdaging komen: we moeten naar de hele life-cycle van transportmiddelen kijken. “Laten we eerlijk zijn: jaren geleden al bediscussieerden de Europese Commissie, de politici en de industrie of er gefocust moest worden op het verlagen van uitlaatemissies of dat emissies gekwantificeerd moesten worden aan de hand van een Life Cycle Analysis”, zegt hij. “En toen was het antwoord: laten we gaan voor het eerste, want dat is makkelijker uit te voeren. Logisch ook, want toen was klimaatverandering nog niet het hoofdonderwerp, het ging meer over het beperken van het gebruik van fossiele grondstoffen. Nu is de focus veranderd: iedereen heeft het over klimaatverandering. Terwijl het reguleringsprincipe nog steeds hetzelfde is. En dat kan zelfs contraproductief werken. ”



Univ. –Prof. Dr. –Ing. Lutz Eckstein is Director van het gezaghebbende ‘Institute for Automotive Engineering’, onderdeel van de Universiteit van Aken.

DISCIPLINES

Eckstein vervolgt: “Wetenschappers zijn niet sterk in het oplossen van interdisciplinaire uitdagingen. De wetenschap is erg gestructureerd in disciplines. Ik ben Head of the Institute for Automotive Engineering, dus had ik het nooit over voedsel of de CO₂ footprint van voedsel. Dat is een compleet andere discipline. Willen we komen tot een geïntegreerde aanpak om klimaatverandering te verminderen, dan moeten we de disciplines samenbrengen en ons alleen baseren op feiten. Daar moeten we aan werken.”

SOKKEN

Diesel. Batterij-elektrisch. Hybride. Waterstof. Brandstofcel. Wat is nu voor het wegtransport de technologie van de toekomst in termen van duurzaamheid en beperking van klimaatverandering. “Er is niet één enkele oplossing, je moet accepteren dat elke inzet andere eisen stelt en dus ook andere aandrijftechnologie”, benadrukt

Eckstein. “One-size fits all werkt wel bij sokken, maar niet bij trucks en aandrijflijnen. Wanneer steden uitsluitend vrachtwagens in hun binnensteden toelaten die lokaal geen schadelijke emissies produceren, dan is volledig elektrische aandrijving op dit moment de enige optie. Als het gaat om langeafstandstransport moeten we echter twee keer nadenken over wat de beste oplossing is. Dat is zeker niet het meeslepen van vele tonnen aan batterijen die ten koste gaan van het laadvermogen en waarvoor bij de productie ook al tonnen aan CO₂ zijn uitgestoten. En dan hebben we het nog niet eens gehad over de milieuschade die ontstaat bij het delven van de grondstoffen.”

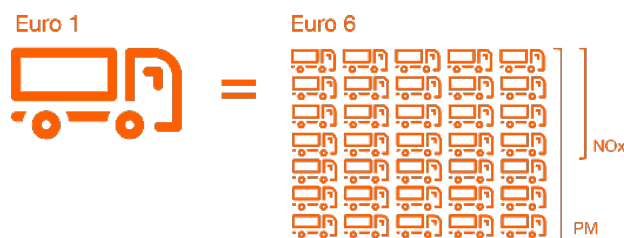
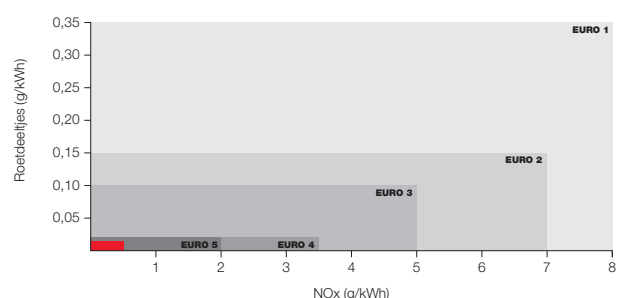
WATERSTOF

En dat brengt Eckstein bij misschien wel een verrassende conclusie: de verbrandingsmotor is nog lang niet aan het einde van zijn loopbaan. “In Europa hebben we een sterke reputatie als het gaat om het bouwen van de meest efficiënte

aandrijflijnen. Er zijn hier veel patenten en competenties op dit gebied, maar we hebben maar een beperkte mate van vrijheid om te bepalen waarin we investeren en hoeveel”, vertelt hij. “Op Europees niveau wordt er bijna geen Euro meer besteed aan onderzoek naar de verdere verbetering van verbrandingsmotoren. Tegelijkertijd verhoogt China haar investeringen in deze technologie en brengen Japanse ondernemingen zeer innovatieve verbrandingsmotoren op de markt. De Europese industrie wordt ondertussen de richting ingeduwde van batterij-elektrische voertuigen en brandstofcellen.” Gedreven legt hij uit wat daarvan volgens hem de nadelen zijn.

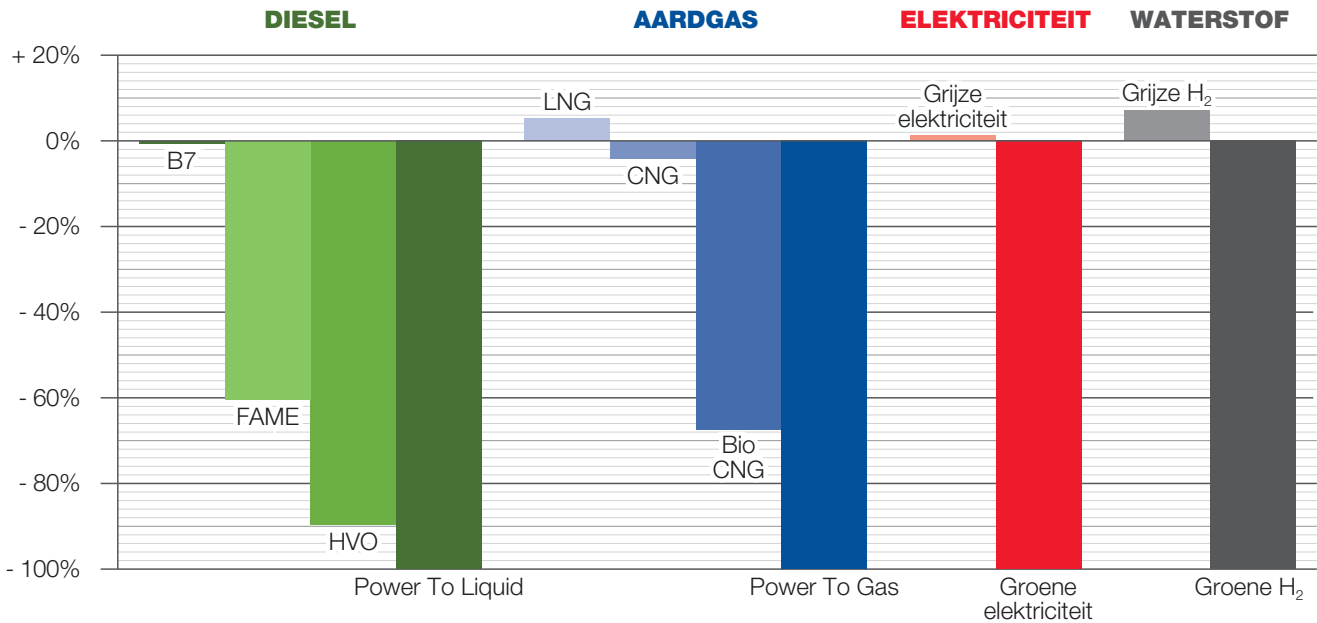
“Brandstofceltechnologie op basis van waterstof zal zeker een rol gaan spelen bij wegtransport”, zegt hij. “Maar het is nu nog een heel dure technologie, nog los van het opzetten van een infrastructuur, die ook geld kost. Waterstof is lastig hanteerbaar. Het is het kleinste element, wat zorgt voor diverse technische uitdagingen. Je moet

EU emissiewetgeving



Een moderne truck met Euro 6-dieselmotor stoot maar liefst 95% minder stikstofoxiden (NOx) uit dan een vrachtwagen van 25 tot 30 jaar geleden.

Well-to-wheel CO₂-uitstoot van diverse brandstofalternatieven



Bron: CO2emissiefactoren.nl

het samenpersen of vloeibaar maken en dat kost al 10 tot 30% van de energie-inhoud van je waterstof. Dat ben je al kwijt voordat je het als brandstof kan gebruiken. Dat kun je niet veranderen, dat is natuurkunde. Waterstof maakt dus zeker deel uit van de oplossing, maar is niet de hele oplossing. En ook als je kijkt naar de totale efficiency van de brandstofcel-aandrijflijn dan is die niet beter dan die van een verbrandingsmotor, die overigens ook waterstof als brandstof kan gebruiken. Een hele valide optie, in ieder geval voor trucks.”

TREINEN

Brandstofcellen hebben volgens Eckstein meer zin bij treinen dan bij trucks: “40% van het Duitse railnetwerk is niet geëlektrificeerd”, zegt hij. “De meeste van de 2.000 diesel-aangedreven treinen zijn oud, hebben geen roetfilter en voldoen slechts aan de emissiestandaarden van 1999. Treinen met brandstofceltechnologie zouden een veel betere optie zijn. De aanleg van een infrastructuur is ook heel makkelijk: je kunt heel precies aangeven waar de vulstations moeten komen. Treinen hebben vaste routes en vaste stations waar ze stoppen – in tegenstelling tot trucks.”

ELEKTRISCH

En elektrische aandrijving dan? “De elektromotor is de perfecte motor voor voertuigen en zorgt voor een radicale vereenvoudiging van aandrijflijnen”, vertelt Eckstein. “Je hebt geen versnellingsbak nodig, geen koppeling, geen achteruit. De grootste uitdaging is energieopslag. Wij als mensen zijn het product van duizenden jaren evolutie. Hoe slaan we onze energie op? Dat doen we met vet. Vet lijkt chemisch erg veel op diesel. Hoewel de ontwikkelingen snel gaan, zal de batterij per kilo nooit zoveel energie kunnen opslaan als je met diesel kunt. Dat is fysiek onmogelijk. Elektrische aandrijflijnen hebben voordelen bij gebruik in bijvoorbeeld stadscentra, maar zullen nooit voor alles de perfecte oplossing zijn. Verbrandingsmotoren hebben nog steeds toekomst. Veel mensen maken geen verschil tussen de motor en de brandstof. We hoeven geen fossiele brandstoffen zoals dieselolie te verbranden. Je kunt ook op synthetische wijze brandstoffen produceren die vergelijkbaar zijn met diesel. Vanuit klimaatperspectief moeten we het potentieel van synthetische brandstoffen

meenemen bij de regulering rondom CO₂-reductie. Dat zou de weg vrij kunnen maken voor grootscheepse investeringen in fabrieken voor synthetische brandstoffen.”

IMPACT

“Wat er nu gebeurt, heeft impact op volgende generaties. Als we niet het juiste doen en er niet in slagen om de randvoorwaarden vast te stellen voor een klimaat-effectieve aanpak, inclusief Europese CO₂ wet- en regelgeving, zullen we geen profijt trekken van het potentieel van de verschillende technologieën”, sluit Eckstein zijn pleidooi af voor een meer integrale benadering van duurzaamheid, wat uiteindelijk moet bijdragen aan het verminderen van klimaatverandering. Zijn eigen rol daarin als wetenschapper ziet hij heel helder: “Werken voor een universiteit geeft je de vrijheid om je expertises breder in te zetten. Door een brug te bouwen tussen de wetenschap en de industrie kunnen we een daadwerkelijke bijdrage leveren aan de maatschappij, zoals het beperken van de klimaatverandering.” ■

De verbrandingsmotor is volgens Eckstein nog lang niet aan het einde van zijn loopbaan.



De transportsector is een sector van samenwerken. Van optimisme, veerkracht en vooruitgang. Van doorzettingsvermogen, flexibiliteit, creativiteit en nog veel meer. Dat hebben de afgelopen maanden wel bewezen. Werkplaatsen bleven open, technici gaven alles wat ze hadden. Dag en nacht, zeven dagen per week. Zodat trucks bleven rijden. Om supermarkten te bevoorraden. Om medicijnen en medische apparatuur te bezorgen. Om kortom, de maatschappij draaiende te houden.

De DAF-dealer is er voor u. Altijd. ■



DE DAF
IS



DEALER
ER VOOR U



Oldenburger: DAF Eco Combi op HVO

TWEE VLIEGEN IN ÉÉN KLAP

Door: Iep van der Meer

Het Nederlandse Oldenburger Transport zet al bijna drie jaar Eco Combi's in bij het internationale transport van bloemen en planten. Door de inzet van deze 25,25 meter-lange combinaties bespaart de onderneming rond de 20% aan CO₂-uitstoot. En het gebruik van HVO kan (well-to wheel) tot 90% CO₂-reductie leiden. Wij maakten een rit naar Zweden met zo'n indrukwekkende en vooral duurzame combinatie. Met uiteraard een lading bloemen en planten aan boord.



De Eco Combi moet volgens Oldenburger de Europese standaard worden.



Directeur Frans van Bergeijk van Oldenburger Transport

internationaal met deze combinaties. Dat kan binnen de 40 ton totaalgewicht, doordat we bloemen en planten als lading hebben. Daarvoor hebben we gewicht-geoptimaliseerde voertuigen met onder meer een elektrische transportkoeling. We zouden ook graag in Oostenrijk uit de voeten kunnen met de lange combinaties. Dat is helaas nog niet toegestaan, waardoor we vóór de grens afkoppelen. Met daar gestationeerde, losse trekkers rijden we dan Oostenrijk in met de oplegger.”

ALLES PROBEREN

Duurzaamheid wordt steeds vaker gevraagd door klanten en Oldenburger Transport vindt het een uitdaging om daar aan te voldoen. Van Bergeijk: “De inzet van Eco Combi’s zorgt per ton/kilometer al voor een belangrijke terugdringing van de uitstoot van CO₂, maar we kijken verder. Eén van de grootste stappen die we kunnen zetten, is het gebruik van HVO als brandstof. De voordelen zijn legio, want daarvoor kunnen we gewoon onze DAF-trucks inzetten, die allemaal af-fabriek al

geschikt zijn voor het rijden op HVO. Dat betekent geen extra investering in trucks, een grote actieradius en een prima rest-waarde op termijn. Een nadeel is de iets hogere literprijs aan de pomp. Een ander voordeel van HVO is dat de trucks op veel plaatsen gewoon kunnen tanken. Bij LNG is dat lastiger. Toch kijken we naar alle alternatieven waaronder ook LNG en elektrisch rijden voor het voor- en natransport. Op dit moment zetten we onze zware bakwagens nog in voor de distributie in steden als Stockholm, Kopenhagen en Wenen, maar op termijn zou dat ook elektrisch kunnen. Daarvoor krijgen we met de huidige elektrische voertuigen de business case echter nog niet rond, maar daar komt vast verandering in.”

EUROPESE INZET

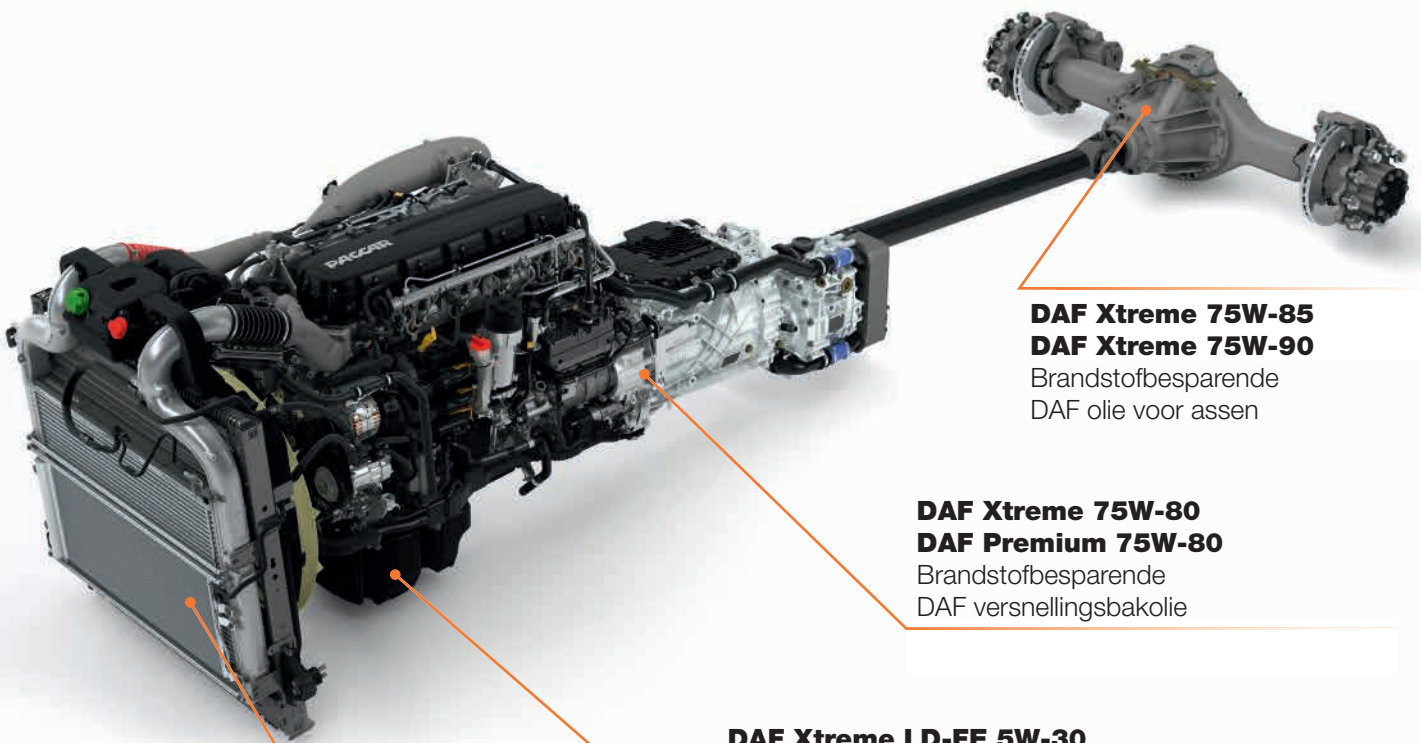
Van Bergeijk is een groot voorstander van een Europese inzet van de Eco Combi. “Wij kunnen zoals gezegd prima uit de voeten met het in Duitsland geldende maximumgewicht van 40 ton, maar een verruiming zou prachtig zijn. Eigenlijk moet dat een Europese standaard worden. Als iedereen het over verduurzaming heeft, dan is dit een hele eenvoudige stap, zeker als er dan ook nog van HVO als brandstof gebruik gemaakt wordt. De huidige dieselmotor is enorm efficiënt en bewezen betrouwbaar, waardoor dat de meest voor de hand liggende optie is. Als landen als België, Frankrijk en Oostenrijk aansluiten, ontstaat er een efficiënt en duurzaam transport-systeem waarmee Europa voorop loopt in de wereld. Daarin spelen ook de truck-fabrikanten een belangrijke rol.”

Oldenburger Transport is gespecialiseerd in sierteeltvervoer. Vanuit heel Nederland worden bloemen en planten naar het hoofdkantoor in Aalsmeer vervoerd, waar ritten worden samengesteld naar de klanten in Scandinavië, Duitsland en Oostenrijk. Van de vijftig combinaties die het bedrijf dagelijks inzet, bestaat inmiddels een derde uit 25,25 meter lange Eco Combi’s. Algemeen directeur Frans van Bergeijk: “Wij waren pioniers op het gebied van de internationale inzet van de Eco Combi en we rijden sinds twee jaar ook



DAF smeermiddelen - Bespaar tijd en geld

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



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

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

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

DAF Xtreme Longlife Coolant



**WE BEREIKEN
ZWEDEN MET
DE FINNLINES.**



NAAR ZWEDEN

We vergezellen één van de Eco Combi's tijdens een rit naar Zweden. De geladen combinatie rijdt vanaf de vestiging in Aalsmeer naar Hoogeveen, waar een nieuwe chauffeur opstapt. Door dit roulatie-systeem van binnen- en buitenland-chauffeurs halen de combinaties zonder problemen en binnen de rij-uren de ferry-verbinding in Travemünde in het noorden van Duitsland. Daar volgt de negen uur durende overtocht met de Finnlines, waarna we Zweden binnen rijden. Daar is zo'n Eco Combi niets bijzonders; we komen zelfs zogenoemde 'Double-A' combinaties tegen, die twee 13,60 trailers voorttrekken. Die Super EcoCombi zou de volgende stap kunnen worden in Europa, maar eerst maar eens een volledige Europese dekking voor de Eco Combi, zo vindt ook chauffeur Robert Harmsen. Met hem maken we de

rit langs een aantal Ikea-filialen, maar ook langs bloemen- en plantenhandelaren. "Onze kracht zit hem in het feit dat we verschillende kleine partijen bundelen. Doordat we een grote dekking hebben in Scandinavië kunnen we zo hele efficiënte ritten samenstellen. Dat moet ook, want de klanten moeten zo snel mogelijk hun planten en snijbloemen hebben."

DAF XF480 FAN

De DAF XF480 Super Space Cab is rondom luchtgeveerd en Robert is er bijzonder tevreden over. "Vooral de

cabine is fantastisch. Zoveel ruimte en zulke goede bedden vind je verder nergens en dat stukje comfort is gewoon erg belangrijk." Ondanks de grote lengte van de combinatie rijdt Robert met speels gemak over industrieterreinen, over rotondes en op bedrijfsterreinen. Ook het aandocken gaat kinderlijk eenvoudig, al geeft Robert toe dat hij best moest wennen in het begin. "Het rijden met zo'n lang span is eerst even nieuw, je moet ermee om leren gaan. Dat went snel hoor, maar je hebt nou eenmaal wat meer ruimte nodig. Gelukkig is in Zweden iedereen ingesteld op deze lengtes." De combinatie bestaat uit een DAF XF480 FAN motorwagen met een tandemas dolly en een drie-assige koeltrailer van Schmitz Cargobull. Door de gestuurde naloopas en de uitgekiende positie van de vangmuil-koppeling voldoet deze combinatie aan de strenge Duitse eisen voor 'Langfahrzeuge'. Het voordeel is dat de gebruikte oplegger een standaard trailer is, waardoor er ook een standaard trekker ingezet kan worden. ■

**INDRUKWEKKEND,
25,25 METER LANG OP ACHT ASSEN.**

HVO: HYDRO-TREATED VEGETABLE OIL

DAF's moderne dieselmotoren in LF, CF en XF zijn zonder aanpassingen volledig geschikt om op HVO te rijden, ofwel 'Hydro-treated Vegetable Oil'. Dat is een biobrandstof gemaakt van de nieuwste generatie die gemaakt wordt uit plantaardige oliën en afvalvetten.

Wanneer de gehele kanten in ogenschouw wordt genomen - van de productie van HVO tot en met wat er uit de uitlaat komt - kan rijden op HVO tot maar liefst 90% CO₂-reductie leiden.

Contargo zet elektrische DAF CF in

GEZONDE SPANNING

Door: Frank Hausmann

Foto's: Steffen Löffler



Contargo, specialist in containerlogistiek wil zijn complete dienstverlening vanaf 2050 volledig 'zero emissions' kunnen aanbieden. Op weg daar naar toe, kocht het bedrijf twee elektrisch aangedreven DAF CF trekkers. Sinds een jaar shuttlelen die met succes containers heen en weer tussen de Containerhaven Duisburg en het achterland.

Als de nieuwe DAF CF's geladen met veertigvoeters de Duisburg Intermodal Terminal (DIT) afrijden, is er zo goed als niets te horen. Bijna net zo geruisloos als een kat sluipen de trekkers met hun vracht het haventerrein af.

HART

Ook wel een beetje logisch. Want in plaats van een dikke diesel, pompt er hier een elektrisch hart een vermogen van 210 kW vanuit het vooronder naar de wielen. Dat wordt tot leven gewekt met een spanning van 700 Volt vanuit een Lithium-Ion batterij van 170 kWh. Dat is voldoende energie voor ritten tot 100 kilometer zonder bijladen. Genoeg voor grote delen van het logistieke netwerk van Contargo in het achterland van de DIT.

BUNDELING

De twee CF Electric-trekkers hebben zich het afgelopen jaar van hun beste kant laten zien. Ze zijn eigendom van Rhenus Trucking, die ze ter beschikking stelt aan dochteronderneming Contargo. Dat ontstond in 2004 uit een bundeling van verschillende dochterondernemingen van Rhenus op het gebied van containerlogistiek en geldt inmiddels als één van de grootste specialisten op dit vlak in Europa. Beide firma's willen duurzaam ondernemen.



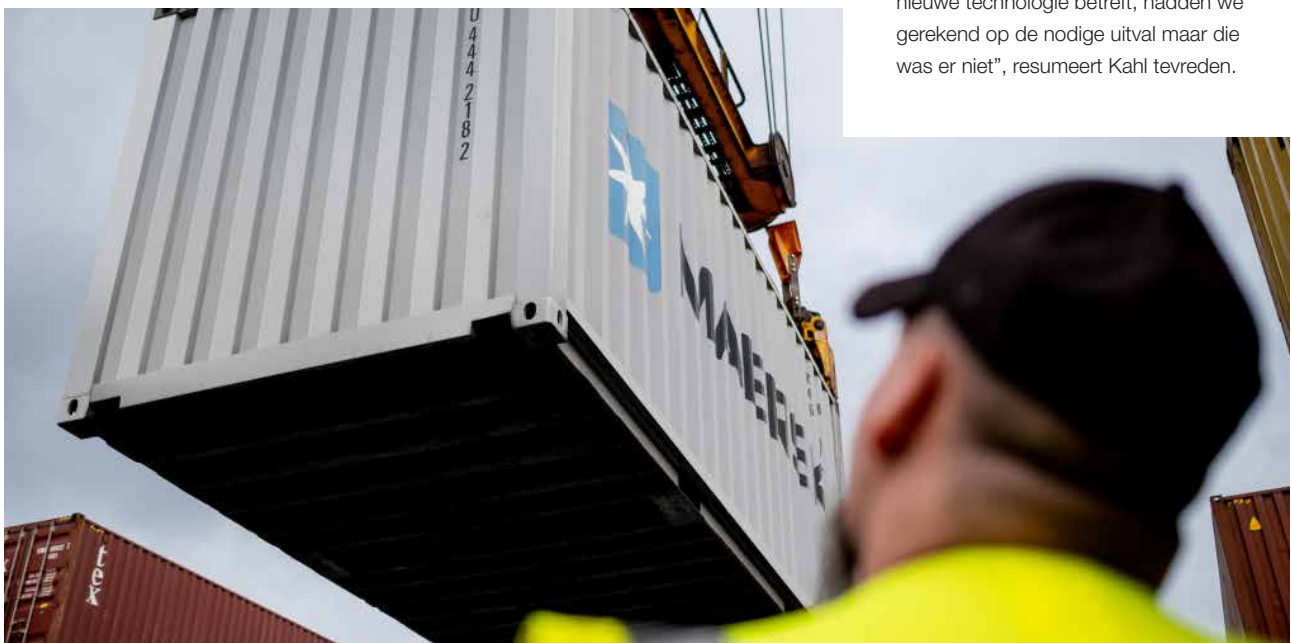
ZERO-EMISSIE

Contargo verzorgt internationale logistieke dienstverlening via een eigen netwerk tussen Europese zeehavens en het achterland. Daarvoor beschikt het over 24 containerterminals, meer dan 40 schepen, meerdere spoorlijnen en een vloot van rond de 750 trucks. "Onze belangrijkste doelstelling is te werken aan 'zero-emissions'. Op zijn laatst in 2050 mag geen van onze schepen, treinen of trucks nog CO₂ uitstoten. We zijn begonnen bij het containertransport over de weg, waar we nu al met twee elektrische DAFs onze CO₂-uitstoot reduceren", aldus Kristin Kahl, die binnen Contargo belast is met de portefeuille 'Sustainable Solutions'. "Naast de DAF CF willen we nog vier E-trucks met verschillende accupakketten en dus verschillende actieradii testen. Zo wil Contargo duidelijk krijgen welke specificatie en welke laadinfrastructuur het best past binnen onze bedrijfsvoering."

VELDONDERZOEK

Want er zijn heel wat mogelijkheden, met elk verschillende voor- en nadelen. "Uit het veldonderzoek zal moeten blijken wat bij ons het beste werkt. Bijvoorbeeld of het zinvoller is om trucks met een grote accu zonder tussendoor opladen in te zetten of juist trucks met een klein maar licht accupakket dat je tussendoor twee tot drie keer bijlaadt. Maar links- of rechtsom, in ieder geval neemt onze uitstoot met zes E-trucks, well to wheel, gerekend af met minstens 38 procent. En als we met 100 procent groen opgewekte stroom gaan rijden zelfs met rond de 89 procent", verzekert Kahl.

De twee DAF CF Electrics hebben als standplaats Duisburg en zijn dagelijks in een cirkel rond de DIT in de weer met het afhalen en wegbrengen van containers. Sinds hun ingebruikname midden 2019 hebben ze al 12.000 kilometer zonder problemen afgelegd. "Omdat het zeer nieuwe technologie betreft, hadden we gerekend op de nodige uitval maar die was er niet", resumeert Kahl tevreden.



“De truck is na 30 minuten al weer inzetbaar en na 1,5 uur volledig opgeladen.”



HOBBELIG

Alleen de start was een beetje hobbelig. Dat lag overigens niet zozeer aan het concept van de beide CF's Electric, als meer aan het opladen van de accu's. Dat ging niet echt volgens plan omdat de communicatie tussen de trucks en de laadinfrastructuur aanvankelijk niet wilde werken. “Hier moesten we het een en ander kalibreren en sinds die tijd loopt alles zonder problemen”, legt Sascha Hähnke uit, bedrijfsleider van Rhenus Transport, waartoe ook Rhenus Trucking behoort. “Dat zijn echt kinderziektes die je ook bij andere truckmerken ziet.” En hij weet wat hij zegt, want zijn bedrijf test al sinds 2010 eerst hybride en later lichte elektrische bestelwagens in de distributie. Maar volledig elektrische zware trucks zijn ook voor hem een nieuw hoofdstuk. “Hiermee slaan we voor onze klant Contargo een innovatieve weg in. Dat heeft hier in Duitsland tot nu toe nog geen andere logistieke dienstverlener aangedurfd. Hiermee geven

wij een duidelijk signaal af te geloven in deze veelbelovende technologie”, meent Hähnke. “En DAF is tot op dit moment de enige producent die ze al daadwerkelijk kan leveren. De andere elektrische voertuigen in onze vloot komen van bedrijven die trucks ombouwen. Dat geeft de Nederlanders een beslissende voorsprong”, onderstreept Hähnke.

DRIE TOT VIER RITTEN

De actieradius van de CF Electric bedraagt zo'n 100 kilometer. Daarna zijn de hun accu's zover leeg, dat ze moeten worden opgeladen. Dat gebeurt nu nog langzaam gedurende de nacht op de DIT. En tussendoor bijladen voor een grotere actieradius is hier nog niet voorzien. Daartoe ontbreekt op de Duisburger terminal nog de nodige laadinfrastructuur. Maar bij wijze van proef heeft men één van de twee DAFs op de vestiging in Neus al een keer met 150 kW/h opgeladen. Toen was de truck na 30 minuten al weer inzetbaar en na 1,5 uur volledig opgeladen.



DUURZAAMHEID

Wie, wanneer, waar en hoe vaak er straks stroom gaat laden en waar de bijbehorende infrastructuur daarvoor komt te staan, wil Hähnke pas beslissen als men over alle data beschikt. Dan moeten er ook intelligente laadstations met de juiste algoritmes zijn. Alleen zo kan Rhenus Trucking er zeker van zijn, dat de accupakketten altijd optimaal op de juiste manier geladen zijn. Ondanks dat elektrisch aangedreven trucks in prijs nog fors duurder zijn dan hun reguliere dieselbroertjes, betalen de E-trucks zich qua duurzaamheid meer dan terug. Niet in de laatste plaats omdat de voortrekkersrol van Rhenus Trucking en Contargo als een lopend vuurtje door de markt gegaan is. Met als één van de gevolgen dat DAF en Contargo de prestigieuze 'Green Truck Logistic Soluton' onderscheiding wonnen.



STERK EN STIL

De DAF CF Electric heeft ook de chauffeurs van Contargo voor zich gewonnen. Die zijn blij met de grote trekkracht en het hoge koppel vanaf stilstand, het zeer lage geluidsniveau en het ontbreken van trillingen in de cabine. "Andere chauffeurs zijn ronduit licht jaloers en vragen ze de hemd van het lijf over de elektrische DAF", vertelt Kristin Kahl. "Ook over de bediening, het rijgedrag en het 'tanken' zijn de chauffeurs lovend. Hun DAF CF Electric rijdt zo stil, dat ze zo nu en dan de claxon moeten gebruiken zodat de medeweggebruikers niet verrast worden. Als ze lege containers vervoeren is dat echter niet nodig. Het gerammel en gekletter dat dan klinkt, vervangt effectief elke claxon." ■



VERDUBBELDE ACTIERADIUS

De in 2019 door Contargo in gebruik genomen DAF CF's Electric hebben een actieradius van ongeveer 100 kilometer. Maar de ontwikkelingen staan niet stil: DAF Trucks zet de volgende stap op het gebied van elektrische aandrijving door de actieradius van de DAF CF Electric met VDL e-power-technologie te verdubbelen naar meer dan 200 kilometer. Toepassing van een nieuwe generatie batterijen betekent bovendien een gewichtsbesparing van 700 kilo, die geheel ten goede komt aan het laadvermogen. De verkoop van de CF Electric met grotere actieradius is in september begonnen. Start van de levering is begin 2021.



DE SUPPLI ECO CO

Door: Bert Roozendaal



Nóg effectiever wapen tegen
CO₂-uitstoot dan gewone
Eco Combi

ER COMBI

P.19 - DE SUPER ECO COMBI



MEER **DE SUPER ECO COMBI**



De Europese Commissie wil haast maken met het terugdringen van de CO₂-uitstoot. In dat kader zou ook het toestaan van langere vrachtwagens een effectief middel zijn. Niet voor niets pleit ACEA, de associatie van Europese autoproducenten voor een uniforme regulering van niet alleen de 25,25 meter lange Eco Combi, maar ook voor het toestaan van de Super Eco Combi (SEC) van bijna 32 meter.

De Super Eco Combi (SEC) is in feite een gewone A-double. Een trekker-oplegger met daarachter via een starre dolly nog een extra trailer. Zo ontstaat met standaard componenten een voertuig van 31,70 meter met drie draaipunten. In Australië hoef je een chauffeur echt niet wakker te maken voor een dergelijke combinatie. Die zijn wel langer gewend. En ook in Finland is het al toegestaan, zelfs in combinatie met 76 ton GCW.

CONCEPT

In de rest van Europa is het echter nog niet zover. Wel wordt er in Zweden en Noorwegen op ruime schaal met het concept getest. Daar rijden deze 32 meter lange voertuigen al sinds 2014 gewoon op de openbare weg en vervoeren dagelijks lading. Ook Spanje kent sinds 2018 een beperkte pilot op één traject. En in Nederland neemt

de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) momenteel op een afgesloten terrein voorzichtige proefnemingen. Bij goed gevolg zou daar in 2021 een beperkte pilot op de openbare weg uit moeten voortvloeien.

OVERTREFFENDE TRAP

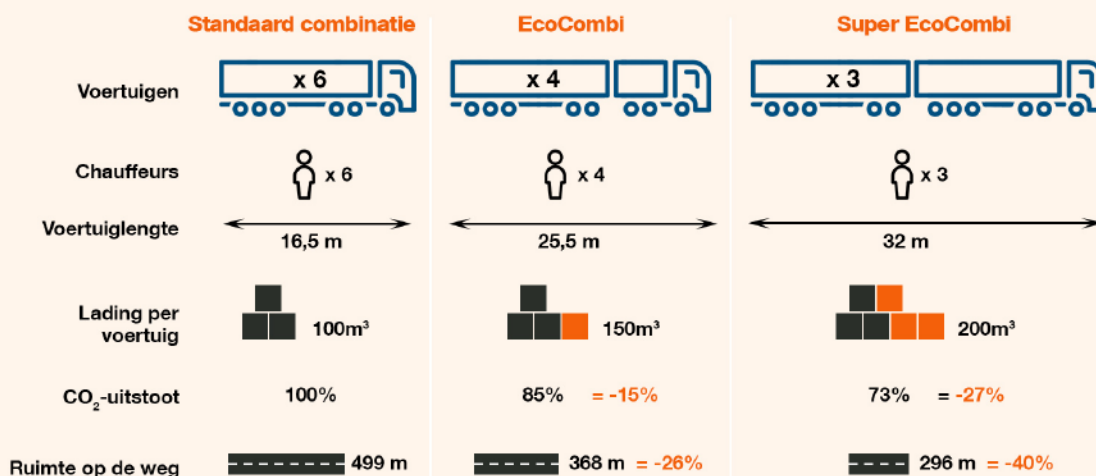
Een SEC is de overtreffende trap van de 'gewone' Eco Combi. Twee Eco Combi's vervoeren hetzelfde volume als drie reguliere trekker/opleggers. Dat is niet alleen qua volume interessant. Het scheelt, een beetje van hoe je rekent, per ton/kilometer ook zo'n 11 procent brandstof en dus ook 11 procent CO₂-uitstoot. Maar een Super Eco Combi vervoert in één rit het volume van twee gewone trekkertrailers. Volgens de geleerden zou dat per ton/kilometer zelfs tot 27 procent brandstofbesparing en dus CO₂-uitstoot kunnen schelen. Daarbij opent twee keer 13,60m laadlengte ook de weg voor het vervoer van twee 40 voets containers in één rit. Niet voor niets denkt Nederland aan een pilot tussen de Rotterdamse haven en Venlo. Stel dat één van de grootste containerschepen ter wereld - de MS Febe - , zijn hele lading in Rotterdam op de kant zet. Dan zou het afvoeren daarvan met Super Eco Combi's maar liefst 5.939 ritten schelen!

EENVOUDIG

Ook is het aantrekkelijk dat een SEC eenvoudig is samen te stellen. Afgezien van de dolly is alles standaard materieel. Uiteraard moet een en ander wel voldoen aan specifieke eisen. In Finland wordt gereden met 76 ton. Daarvoor zijn de wettelijke aslasten aangepast. De Zweden zijn iets voorzigtiger met 68 ton. De Nederlandse overheid moet nog een besluit nemen maar de voorstanders van dit

Vergelijking voertuigen in Zweedse proef

Resultaten op het traject Gothenburg-Malmö.
Transport van 600 m³ goederen, met een gewicht van 150 kg/m³.



Bron: Cider L, Larsson L, HCT DUO2-project Gothenburg-Malmö in Sweden, 2019



LANG, LANGER, ROADTRAIN

Kan de Europese politiek al aardig schrikken van trucks met een lengte tot bijna 32 meter en meer dan 60 ton, in Australië hoef je daarvoor geen enkele senator wakker te maken. Daar zijn in veel staten de zogenaamde triple roadtrains heel gewoon. Uiteraard niet in het centrum van Sydney of Brisbane. Maar daarbuiten? Of je nu met je pickup in de Northern Territories, West Australia of New South Wales rijdt, overal moet je rekening houden met trucks tot een 50 meter lengte! Die met 95 ton ton of meer met bijna 100 km/h over de smalle verbindingswegen of de dirt roads denderen. Stoppen kunnen ze niet, uitwijken evenmin. Daarmee zijn de voorrangsregels in één keer helemaal duidelijk. Deze transportmastodonten zijn er met een reden: ze vormen de ruggengraat van het Australische binnenlands transport. Want hoewel het Australische spoorwegennet een lengte van 21.000 mijl heeft, is er maar één verbinding van noord naar zuid en lopen de overige rails voornamelijk langs de kust.

Foto: Jan Houffelaar

concept denken aan 72 ton. Dat zou kunnen met gebruikmaking van verschillende bestaande regels. In Nederland gaat men uit van 11,5 ton op de aangedreven as. Om het eenvoudig te houden geldt daarbij een ezelsbruggetje dat het maximale GCW van een voertuig 5 x de maximale aslast van de aangedreven as kan zijn. Dat zou dus technisch $5 \times 11,5 = 57,5$ ton betekenen. Dat is nog geen 72. Maar er is ook een regel, die zegt dat als je een 6x2 trekker neemt met een booglift, je daar nog 25 procent bovenuit mag gaan. Dan kom je op 71,875 ton en dat ronden we af naar 72 ton. Een SEC met een 4x2 trekker lukt in de bovenstaande aanname dus niet; het moet dan altijd een 6x2 zijn.

VOOR DE HAND LIGGEND

Ook vanwege de eenvoud van de samenstelling lijkt de inzet van de Super Eco Combi voor de hand te liggen. De vervoerder is zeker gebaat bij grotere transportefficiëntie. En niet alleen omdat hij meer kan doen met minder (schaarse) chauffeurs. Daarnaast levert een brede toepassing van langere voertuigen een bijdrage aan het bestrijden van de congestie op de weg.

ENTHOUSIAST

De Nederlandse organisatie voor wegvervoerders TLN is dan ook enthousiast. Al heeft woordvoerder Ambro Smit nog wel een paar kanttekeningen. "Naar onze mening is de SEC geen vervanging van, maar een aanvulling op de gewone Eco Combi waarvan er in Nederland momenteel al een 2.000 rijden. De Super Eco Combi is ongeveer zeven meter langer. Daarom zien wij het voertuig vooral op belangrijke goederencorridors rijden en alleen op het hoofdwegennet. Ook het laden, lossen en omkoppelen moet dicht langs zo'n corridor gebeuren." Maar ook TLN ziet de SEC voorlopig nog niet door heel Europa rijden. Op kortere termijn zou niet alleen het wegtransport, maar zeker ook het klimaat

enorm geholpen zijn als er binnen Europa allereerst één wetgeving zou komen voor de gewone Eco Combi. Zeker als er een standaard zou komen waarmee men grensoverschrijdend kan vervoeren.

VER WEG

Waar in Scandinavië en Nederland Eco Combi's intussen gewoon bij het landschap horen, moet men in Frankrijk, Groot-Brittannië en de Alpenlanden nog niets van de Eco Combi hebben. Andere landen zoals België en ook Duitsland gaan juist wel overstag, hoewel soms schoorvoetend. Eén uniforme regelgeving én de mogelijkheid grensoverschrijdend te kunnen rijden, lijkt echter ook hier nog ver weg. ■

Warburtons:

“TRANSPORTMANAGEMENT IS ESSENTIEEL”



In 1870 openden Thomas en Ellen Warburton hun drogisterij in Bolton, in het noordwesten van Engeland. Zes jaar later zakten de inkomsten echter in en Ellen besloot daarom in haar eigen keuken vier broden en acht cakes te bakken en in de winkel te leggen. Binnen een uur waren ze allemaal verkocht. En de rest – zoals ze zo mooi zeggen – is geschiedenis.

144

jaar later is Warburtons – nog steeds in bezit van de familie en geleid door inmiddels de vijfde generatie – de grootste bakkerijketen van Groot-

Britannië. Met een jaarmzet van meer dan een half miljard Britse Pond en met meer dan 4.500 medewerkers in 25 vestigingen is het bedrijf zonder twijfel een nationaal succesverhaal.

BROODROOSTERS, BROODTROMMELS, LUNCHBOXEN

Het hebben van fantastische producten is echter maar één kant van het verhaal. Want al die heerlijkheden, zoals de traditionele witte broden, die smeùige cakes en die knapperig verse bagels moeten toch op de één of andere manier in de broodroosters, broodtrommels en lunchboxen van de Britse bevolking terechtkomen.



70 MILJOEN

Om dit allemaal mogelijk te maken, beschikt Warburtons over een vloot van bijna 1.000 vrachtwagens, verdeeld in een primaire en een secundaire vloot. De primaire vloot bestaat vooral uit trekker-oplegger-combinaties die op en neer rijden tussen de 11 bakkerijen en de distributiepunten; de secundaire vloot bestaat uit 800 bakwagens, het overgrote merendeel DAF LF's. De volumes die zij vervoeren zijn niet minder dan verbijsterend: elke maand produceert Warburtons 70.000.000 producten, die worden bezorgd op 17.000 locaties.

HANDJEVOL

Goed transportmanagement is essentieel bij een dergelijk ingewikkeld en intensief distributieproces. Hiervoor verantwoordelijk zijn 'National Transport Manager' Steve Gray en zijn team.

Meer dan 90% van de vloot bestaat uit DAFs en om al die voertuigen in optimale conditie te houden, maakt Warburtons dan ook graag gebruik van de diensten van DAF MultiSupport. De - niet gefinancierde, maar aangekochte - bakwagens blijven tien jaar in de vloot, voordat ze worden ingeruild. De LF veertientonnners werden vooral gekozen vanwege het laadvolume, ze komen bijna nooit aan hun maximum GVW. Een handjevol kleinere 7,5 tonners wordt ingezet voor afgelegen en lastig bereikbare locaties. Gemiddeld rollen er jaarlijks zo'n 90.000 kilometers onder hun wielen door, waarbij ze de eerste zeven jaar tiptop in orde worden gehouden dankzij een volledig reparatie- en onderhoudscontract van DAF MultiSupport. De laatste drie jaar van hun carrière bij de bakkerij worden ze onderhouden volgens een aangepast onderhoudsschema.



Om de DAFs in optimale conditie te houden, maakt Warburtons gebruik van de diensten van DAF MultiSupport.

ONMISBAAR

DAF MultiSupport is een onmisbaar gereedschap voor efficiënt vlootbeheer. Het geeft totale transparantie in de daadwerkelijke exploitatiekosten van het voertuig en uit de onderhoudsgeschiedenis kunnen gefundeerde beslissingen worden genomen over wat en hoeveel er nog in een truck geïnvesteerd moet worden. In het geval van Warburtons biedt DAF MultiSupport het bedrijf een op maat gemaakte oplossing voor het beheren, controleren en - belangrijker nog - het consolideren van het grootste deel van de bedrijfskosten van de hele vloot.

"Voorheen moesten we jaarlijks tussen de 11.000 en 12.000 rekeningen voor onderhoud en reparatie verwerken, van tientallen verschillende leveranciers", vertelt Steve Gray. "Dat kon van alles zijn, van een kapot koplampglas tot de vervanging van een compleet differentieel." Sinds de introductie van DAF MultiSupport is het aantal rekeningen dat de afdeling van Steve binnenkrijgt, teruggebracht naar twaalf. "Ik hoef je niet te vertellen hoeveel administratie ons dat scheelt", aldus Steve.

DEEGWAAR

De afleverroutes van Warburtons strekken zich door het hele land uit. Elke dag vertrekken de LF bakwagens om vier uur 's morgens om via een vaste route hun producten af te leveren. Meestal zijn de chauffeurs rond lunchtijd klaar. Elke route varieert qua lengte, maar gemiddeld levert iedere truck zo'n 48 draadcontainers met deegwaar af bij 25 winkels.

UITDAGING

Die verschillen in routelengte zijn een uitdaging op het gebied van vlootbeheer: als je niet oplet, kunnen oudere voertuigen heel dicht aankomen tegen de in het R&M contract strak vastgelegde kilometragelimiten, of deze zelfs overschrijden. En dat laatste moet natuurlijk voorkomen worden. Het team van Steve houdt de vloot daarom nauwlettend in de gaten en schuift met routes en trucks om te voorkomen dat een specifiek voertuig over zijn DAF MultiSupport contractkilometers heengaat. Hun taak wordt echter een stuk makkelijker gemaakt, doordat samen met DAF is afgesproken dat ze ieder kwartaal een overzicht krijgen van de per voertuig daadwekelijk gereden kilometers.

UITGAVEN ZIJN GEEN KOSTEN

Familiebedrijven onderscheiden zich meestal door hun consistente langetermijnbeleid. Een succesvol familiebedrijf zal altijd plannen, een succesvol familiebedrijf zal altijd voor haar medewerkers zorgen. Een succesvol familiebedrijf beschouwt uitgaven nooit als kosten, maar eerder als langetermijninvesteringen in de toekomst van het bedrijf. Investeringen die dan het liefst worden gedaan bij betrouwbare en degelijke partners, zoals DAF MultiSupport. ■



DAF USED TRUCKS:

BIJ ONS VINDT U WAT U ZOEKT”

Hoe verkoop je een suiker-spin roze truck? Een volstrekt optie-loze basistruck of juist een niet alledaagse chassis-configuratie?

In Europa staan genoeg gebruikte trucks op een nieuwe eigenaar te wachten. En lang niet allemaal zijn ze het broodje van bakker...

Marty van den Dungen is Sales Director DAF Used Trucks en legt uit hoe hij er met zijn organisatie er in slaagt om die ‘unieke trucks’ toch aan de man te brengen.

In heel Europa staan gebruikte trucks op een volgende eigenaar te wachten. Soms bij onafhankelijke partijen die gespecialiseerd zijn in één specifiek type truck. Maar vaker bij dealers of door de fabrikanten zelf opgezette verkooppunten. Ook DAF Trucks heeft in Europa nog eens vier gespecialiseerde DAF Used Truck Centers (zie kader). Daar staan jong gebruikte trucks-uit-eigen-stal te wachten op een volgende eigenaar. Bovendien hebben ook de DAF servicelocaties nog een breed programma aan verse gebruikte voertuigen.

BIJZONDERE EXEMPLAREN

De meeste exemplaren staan daar niet zo lang. Een goed onderhouden trekker of bakwagen van een paar jaar oud vindt immers over het algemeen gretig aftrek. “De jongste generaties trucks verkopen zichzelf



**IN HEEL EUROPA STAAN
GEBRUIKTE TRUCKS OP
EEN VOLGENDE EIGENAAR
TE WACHTEN.**

vanwege hun comfort en lage brandstofverbruik. Althans: bijna altijd. Want soms komen er wel héél bijzondere exemplaren binnen”, lacht Van den Dungen.

RESTWAARDE

Het merendeel van de DAF Used Trucks zijn witte 4x2 trekkers met een Super Space Cab. Dat zijn typisch de ‘broodjes van de bakker’, die bij wijze van spreken al verkocht zijn voordat de motor koud is. Zowel de configuratie als de kleur past de meeste afnemers immers prima – zeker als ze ‘Duits’ zijn gespec’d, zoals Van den Dungen dat noemt: “Dus met bijvoorbeeld leer, het Comfort bed, Skylights, side skirts, DAF’s enorme koelkast en een motorrem. Een wrap of een nieuwe bedrijfsnaam erop, en dergelijke voertuigen kunnen, zo goed als nieuw,

weer jaren mee. Om de restwaarde van een truck te verhogen, is het goed te weten welke opties bij nieuwkoop het best aangevinkt kunnen worden.”

SOCIAL MEDIA

Maar soms komen er ook trucks binnen die niet bepaald doorsnee zijn. Wat te denken van een vloot compleet roze gespoten DAF trekkers bijvoorbeeld, die onlangs in Frankrijk werd ingeruild. “Zo’n serie trucks is een uitdaging want als je die cabines allemaal moet laten overspuiten, gaat de verkoopprijs ook omhoog. Daarom hebben we juist van die specifieke kleur een voordeel gemaakt”, aldus de Sales Director van DAF Used



Marty van den Dungen:

“HET MOET WEL HEEL GEK LOPEN, WIL EEN KLANT NIET VINDEN WAT HIJ OF ZIJ ZOEKT.”

Trucks. “We hebben in dit geval een Social Media actie opgezet waarbij we hebben gekoketteerd met de kleur. Een flink aantal van deze truck heeft inmiddels zijn weg gevonden naar lady truckers.”

TRUCKERS-MAGNETEN

En wat doe je met ‘naar eigen smaak’ aangeklede cabines? “Chauffeurs die stevig hebben geïnvesteerd in hun truck, zijn vaak ontzettend zuinig op hun materieel. Ik ken genoeg trucks die er daarom ook nog als nieuw uitzien. Dat maakt het verkopen een stuk makkelijker. Een geweldig audio-systeem, een stand-kachel, dak-airco, of toegevoegde sfeerverlichting zijn bovendien truckers-magneten. En in veel gevallen biedt dat voldoende compensatie voor een knalrood interieur of een achterwand vol lampjes.”

OP MAAT

Hoe vindt een vervoerder het gemakkelijkst een gebruikte truck ‘op maat’? “We hebben een zoekmachine ontwikkeld die de actuele voorraad van alle DAF Used Trucks Centers én van steeds meer dealers laat zien. Door heel Europa”, stelt Mart van den Dungen “Het moet wel heel gek lopen, wil een klant niet vinden wat hij of zij zoekt.”

GARANTIE

Van den Dungen vervolgt: “Als de ideale truck via onze DAF Used TruckLocator is gevonden, kan de eigen dealer deze naar zijn

vestiging halen. Die checkt hem en geeft de truck nog een onderhoudsbeurt – mocht dat nodig zijn.” En dan is het tijd voor de sleuteloverdracht. Mét de volledige garantie die DAF op zijn jong-gebruikte trucks geeft én die in heel Europa van kracht is. “Op een DAF First Choice Truck bieden we zelfs een jaar volledige fabrieksgarantie aan als dit voertuig jonger is dan vijf jaar en minder dan 600.000 kilometers op de klok heeft.” ■

www.dafusedtrucks.com/daf-used-trucklocator

NIEUW DAF USED TRUCKS CENTER IN PRAAG

En dat is vier: na Boedapest, Warschau en Lyon is Praag de vierde Europese stad waar DAF een Used Truck Center heeft geopend. De opening onderstreept DAF's ambitie om in Europa niet alleen met nieuwe, maar ook met gebruikte trucks verder te groeien. Want een gebruikte DAF is vaak letterlijk zo goed als nieuw, terwijl hij minder kost dan een DAF met nul kilometer op de teller.

De nieuwe vestiging ligt direct aan de Praagse Ring (D0, afrit 19 om precies te zijn) en heeft altijd meer dan 200 jonge gebruikte DAF-trucks op voorraad. Allemaal stuk voor stuk zorgvuldig geselecteerd en rechtstreeks afkomstig van DAF, PACCAR Financial en PacLease.



200 DAFs VOOR MARATHON

A DAF truck with a Marathon International Logistics trailer is shown in motion on a road. The trailer is black with yellow and white accents, including a checkered pattern and the Marathon logo. The background is a blurred green field and blue sky, suggesting speed.

MARATHON[®]
INTERNATIONAL LOGISTICS

En er komen
er nog meer...

ION



Bij het Poolse transportbedrijf Marathon International, met haar hoofdkwartier in Poznan, was het onlangs feest: de 200e DAF werd overhandigd. Het overgrote deel van de vloot van 230 voertuigen bestaat uit trucks van deze Nederlandse truckfabrikant. En er komen er nog meer aan...

De geschiedenis van Marathon laat zich lezen als een Pools sprookje. In 2003 besloot de toen 23-jarige Emil Lisowski zijn passie voor transport concreet te maken door voor zichzelf te beginnen. En dat met slechts een paar jaar praktijkervaring bij een Duits logistiek bedrijf. Daar leerde hij echter wel hoe belangrijk optimale dienstverlening is bij het werven en behouden van klanten. Zijn passie voor kwaliteit combineerde hij met wat hij zelf zijn 'aangeboren hyperactiviteit' noemt. "Ik kan niet stilzitten, ik moet altijd met iets bezig zijn. Dit is een ongelooflijk interessante sector, die zich constant ontwikkelt. Je kunt je als ondernemer niet veroorloven achter de feiten aan te lopen", vertelt Lisowski. "We begonnen met twee trucks, twee PC's en een gehuurd kantoor van veertig vierkante meter in het centrum van Poznan. We groeiden snel en regelmatig kregen we het aan de stok met de gemeente omdat onze auto's in de weg stonden. Daarom verhuisden we in 2008 naar een plek waar we meer ruimte hadden."

GEEN KREDIET

In 2004 beschikte Marathon over vier trucks en waren er negen mensen in dienst. Zoals gezegd bleef de onderneming groeien, totdat tijdens de crisis in 2007 de bank – van het ene moment op het andere – geen kredieten meer gaf. Emil Lisowski moest razendsnel zijn businessmodel aanpassen en – het allerbelangrijkst – zijn chauffeurs ervan overtuigen salaris in te leveren. De onderneming overleefde, mede dankzij de sterke focus op service. In 2011 deed Lisowski iets wat velen er toe bracht openlijk te twijfelen aan zijn geestelijke vermogens: hij leasde twintig trucks, ondanks het ongemakkelijke feit dat hij er geen werk voor had.

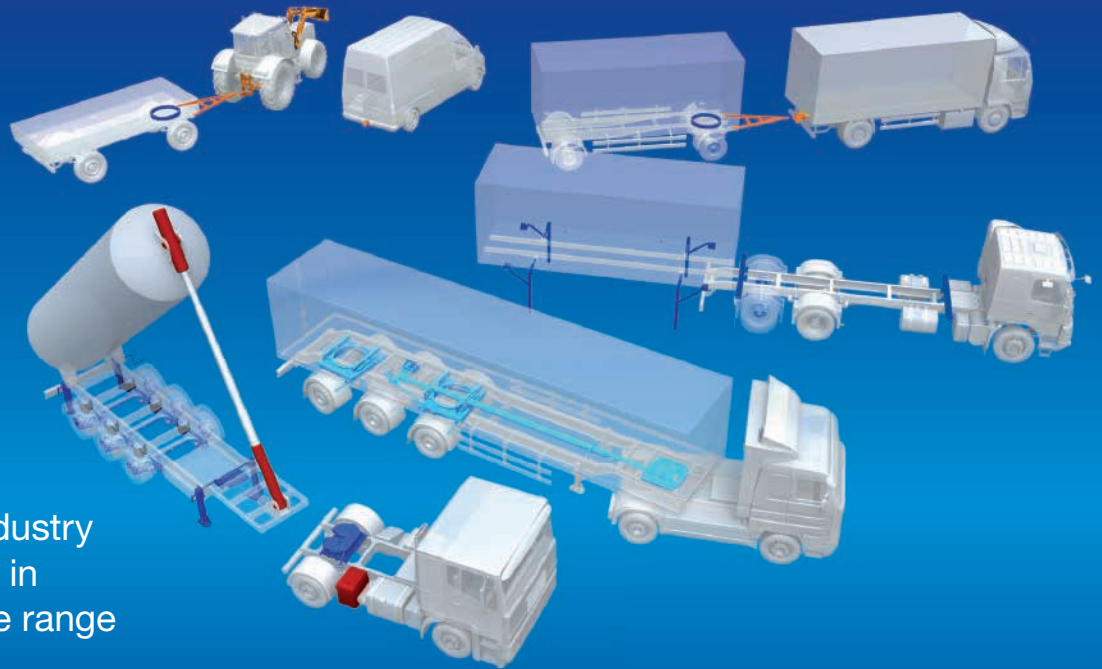
DROOM

Maar wie niet waagt die niet wint: de crisis liep op zijn eind en klanten gingen weer op zoek naar transportondernemingen. Vele daarvan hadden door inkrimping van de vloot niet veel meer te bieden, maar hier was Emil Lisowski met twintig splinternieuwe trucks, klaar om aan het werk te gaan. Ondertussen bleef hij zijn bedrijf verder ontwikkelen en uitbreiden. "Ik droomde toen van een vloot van 100 voertuigen", vertelt hij. "We slaagden erin een stuk land van een oude dame te kopen. Niet echt groot, 360 vierkante meter, maar gelegen vlakbij de geplande snelweg S5 van Bydgoszcz naar Wroclaw en nabij de kruising met de snelweg A2. In de loop der jaren kochten we er nog bijna zes hectares rondom bij. Onze vloot bleef groeien en ons gehuurde hoofdkantoor werd echt te klein. Daarom besloten we een nieuw pand te bouwen."

“Across the globe:
JOST keeps us rolling!”



Trusting the market leader.



Manufacturers of the commercial vehicle industry 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.



Marathon beschikt over een hypermoderne werkplaats waar zes monteurs werken.

FOODTRUCK

En zo geschiedde. In 2017 verhuisde het bedrijf naar een terrein met een oppervlakte van 25.000 vierkante meter. Daarop staat niet alleen het indrukwekkende kantoorgebouw, maar ook faciliteiten voor de chauffeurs, een hypermoderne werkplaats (waar zes monteurs werken), een tankstation voor diesel en AdBlue, een parkeerplaats en een distributiecentrum met ruimte voor 20.000 pallets zijn er te vinden. En sinds 2018 staat er ook de grootste foodtruck van Europa, met een capaciteit van 3.000 gasten per dag! Die is uiteraard opgetrokken in de Marathon-huisstijl en staat op het chassis van een DAF XF.

VERDERE GROEI

Ondertussen groeide de vloot mee met de ambities van Emil Lisowski. In 2016 was die al 125 voertuigen groot, ruim meer dan de 100 waarvan hij een paar jaar daarvoor nog droomde. Toen de Duitse wetgeving veranderde, ging Marathon op zoek naar

voertuigen die groter waren dan de zogenoemde 'Mautkillers', voertuigcombinaties die met hun GVW van 11,99 ton nét onder de Mautplicht van 12 ton zitten.

KOELKAST, AIRCO

In de afgelopen jaren heeft het bedrijf zich gespecialiseerd in grootvolumetransport, bestaande uit voertuigcombinaties van bakwagens en wipkar, bij elkaar goed voor een capaciteit van bijna 120 kubieke meter. De ideale truck voor deze inzet: de DAF CF met zijn sterke en zuinige PACCAR MX-11 Euro 6 motor en zijn ruime cabine, voorzien van gemakken als een koelkast, airco en standverwarming. Niet verrassend dat de chauffeurs er dol op zijn. Bovendien is het chassis erg opbouwvriendelijk en hangt er een gigantische brandstoftank aan met een capaciteit van maar liefst 1.200 liter. Deze trucks domineren inmiddels de 'zwarte vloot' van Marathon: in vier jaar werden er maar liefst 200 aangeschaft.

OUD EN NIEUW

De ambities van Lisowski reiken echter nóg verder: zo werkt hij onder andere al een paar jaar samen met de Hogeschool voor Logistiek in Poznan, waar hij de driejarige studie van een aantal studenten betaalt. Zij volgen negen weken les en werken vervolgens negen weken bij Marathon, waar ze praktijkervaring opdoen. Als ze geslaagd zijn, komen ze bij het bedrijf in dienst. En het werkt: de nieuwelingen zorgen voor meer orders en een hogere omzet. En dat zorgt er weer voor dat Marathon binnenkort nóg eens vijftig DAFs gaat aanschaffen. Eind volgend jaar zal de vloot gegroeid zijn tot 300 voertuigen en in 2022 komen er daar nog eens ruim 200 bij. Honderd daarvan als vervanging van bestaande trucks, de rest als verdere uitbreiding van de vloot. Die bestaande trucks worden door Marathon overigens altijd doorverkocht, vaak aan eigen rijders die graag als charter voor Marathon willen werken.

TOEKOMST

Voor de komende twee jaar heeft Emil Lisowski meer ideeën dan menig ander bedrijf voor twintig jaar. Zo wil hij de markt voor e-commerce gaan betreden, zijn logistieke centrum verder uitbreiden en op het dak daarvan zonnepanelen plaatsen. Duurzaamheid is überhaupt een onderwerp dat hem na aan het hart ligt. Zo is hij groot voorstander van waterstof- en brandstofceltechnologie. "Ik zal de eerste zijn die een langeafstandstruck met brandstofcellen zal aanschaffen als die op de markt komt", zegt hij beslist. "Ik ga uit van een DAF." De toekomst zal het leren... ■



Ter ere van de levering van de 200e DAF ontvingen de chauffeurs van Marathon International een DAF EcoDrive training. De voucher werd in ontvangst genomen door Edyta Szczygiel, de vrouw van eigenaar Emil Lisowski.



LEYLAND TRUCKS ONTVANGT QUEEN'S AWARD

Het Britse Leyland Trucks ontving de prestigieuze Queen's Award for Enterprise in International Trade 2020 voor het verhogen van de export met bijna 50% in de afgelopen drie jaar.

In 2019 verlieten in totaal bijna 20.000 LF-, CF- en XF-trucks de fabriek van Leyland Trucks, bedoeld voor zowel de thuismarkt als voor Noord- en Zuid-Amerika, Azië én tal van Europese landen. Tegelijk zag Leyland kans de voertuigkwaliteit en efficiëntie van de productie verder te verhogen.

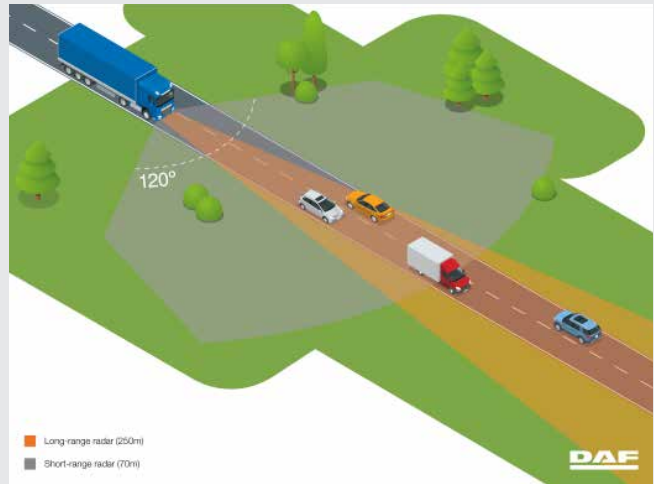
DAF is in het Verenigd Koninkrijk al een kwart eeuw onafgebroken marktleider. Het afgelopen jaar bedroeg DAF's marktaandeel in de klasse van 6 tot 40 ton zelfs 30,5%.



AEBS-3 VERHOOGT VEILIGHEID

Om de voertuig- en verkeersveiligheid verder te verhogen, introduceerde DAF Trucks een verbeterd noodremsysteem voor alle LF-, CF- en XF-modellen: AEBS-3. Dit 'Advanced Emergency Braking System' van de derde generatie kan bij snelheden tot 80 kilometer per uur volledig autonoom een noodstop maken en daarmee helpen een aanrijding met een stilstaand of rijdend voertuig te voorkomen. Het geavanceerde veiligheidssysteem wordt geleverd in combinatie met Adaptive Cruise Control (ACC) en Forward Collision Warning (FCW).

Voor AEBS-3 maakt DAF voor de detectie van objecten veraf en dichtbij gebruik van een high precision dual radar met 16 antennes (voorheen: 7). De langeafstandssensor heeft een ongekend detectiebereik van tot wel 250 meter (voorheen: 200). Hierdoor kunnen mogelijk kritieke situaties nog eerder worden herkend. Door de scanhoek van de radar te vergroten van 50 naar 120°, kan accurater gereageerd worden op verkeer dat op korte afstand vóór de truck invoegt – zelfs onder slechte weersomstandigheden en in situaties met slecht zicht zoals bij mist en met een laagstaande zon. AEBS-3 is standaard op alle DAF LF, CF en XF trucks.



GAAN ALS DE BRANDWEER

De beroemde Amerikaanse brandweerautofabrikant Pierce gaat voortaan haar zware chassis uitrusten met door DAF ontwikkelde PACCAR MX-13 motoren. Deze zullen worden geproduceerd in de PACCAR motorenfabriek in Mississippi en toegepast worden in de Pierce® Arrow XT™, Enforcer™, en Velocity® chassis. "Door twee premiummerken samen te brengen, onderstrepen we onze gezamenlijke toewijding aan de brandweelieden", aldus het persbericht van Pierce. "Hiermee schenken we hen het ultieme vertrouwen om hun gemeenschappen te dienen."

REINIGINGSVOERTUIGEN VOOR BELGRADO

DAF heeft 44 compleet opgebouwde reinigingsvoertuigen geleverd aan Belgrado, de hoofdstad van de Republiek Servië. Het gaat om LF- en CF-trucks met uiteenlopende chassisconfiguraties en opbouwen.

Van de ongeveer 200 reinigingsvoertuigen in Belgrado is nu de helft een DAF. De keuze om bij de meest recente aanbesteding opnieuw voor DAF te kiezen, is gebaseerd op drie pijlers: de bewezen service, de betrouwbaarheid van de trucks en het feit dat stadsreinigingsdienst Gradska Čistoća bij de lokale dealer Braca Crnomarkovic terecht kan voor aanschaf en service van de complete voertuigen, inclusief de opbouwen. Naast vuilniswagens (zijladers, bovenladers en achterladers) bestond de order uit tankwagens voor het sproeien van straten en veegwagens die in de winter eenvoudig omgebouwd kunnen worden tot sneeuwruimers.



'READY TO GO'

Op zoek naar een splinternieuwe en kant-en-klare mixer, kipper, curtain sider of andere bakwagen? Een truck die direct beschikbaar is? Met de introductie van DAF Ready to Go beschikken de DAF-dealers over volledig opgebouwde voertuigen. Die klaar zijn voor inzet.

Om in een seizoensgebonden industrie succesvol te zijn moet een onderneming soms snel kunnen reageren op vragen uit de markt. Daarom is het belangrijk dat een vloot vrijwel direct kan worden versterkt. Op de nationale websites van DAF is het complete overzicht van meteen beschikbare trucks te vinden, voorzien van een opbouw van toonaangevende fabrikanten. Of ga rechtstreeks naar www.daf.com/ready-to-go



DAF GAAT WEER TE WATER

DAF leverde jarenlang scheepsmotoren af-fabriek. Motoren met een fantastische reputatie, waarvan vele nog steeds trouw hun diensten bewijzen, bijvoorbeeld in binnenvaartschepen. Nu is DAF weer terug op het water, met zuinige en superschone PACCAR MX-11- en MX-13-motoren, aangepast door specialisten NPS Diesel en Vink Diesel B.V.

De nieuwe motoren stoten 98% minder stikstofoxiden en 99% minder roet uit dan de voorgaande generatie scheepsdiesels. En met een gegarandeerd minstens 16% lager brandstofverbruik en dito CO₂-uitstoot. "De moderne marine-krachtbronnen hebben de betrouwbaarheid die we van DAF gewend zijn en brengen trillingen en geluidsniveau aan boord tot een absoluut minimum terug", aldus Sander Langenberg, Managing Director bij Vink Diesel. "Het extreem lage brandstofverbruik en de lange onderhoudsintervallen resulteren in een zeer korte terugverdientijd. Per draaiuur kost de Euro VI motor minder dan een motor uit de voorgaande generatie, terwijl hij aanzienlijk vriendelijker is voor het milieu."



MS La Coruna is het eerste binnenvaartschip dat is uitgerust met een PACCAR MX-motor.

DAF CF AND LF PURE EXCELLENCE

Gebouwd voor de lange termijn



De CF en LF zetten de nieuwe standaard in bouwtransport. Toonaangevende manoeuvreerbaarheid, zelfs zwaar beladen. Gebouwd voor de lange termijn, vooral in uitdagende off-road-situaties. En zoals alle DAF trucks, bieden de CF en LF ongeëvenaard bestuurderscomfort en opbouwvriendelijkheid.

Neem contact op met uw DAF-dealer voor het volledige verhaal of ga naar www.daf.nl.