

NAJAAR/WINTER 2022

# DAF

## IN ACTION



**XD**

NIEUWE DAF XD EN XDC :  
**“VEELZIJDIGHEID TROEF”**

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

**DAF**

# DUURZAMER. VERDER.



## **FUELMAX ENDURANCE**

**MEER DUURZAAMHEID.  
MEER TRAJECTEN.**

[GOODYEAR.EU/TRUCK](https://www.goodyear.eu/truck)

Wilt u banden die de CO<sub>2</sub>-uitstoot van uw wagenpark verminderen en uw brandstofrekening verlagen? Natuurlijk. Maar wat dacht u van banden die u tractie en duurzaamheid bieden op regionale wegen, maar ook op snelwegen? Met FUELMAX ENDURANCE krijgt u het allemaal. Robuustheid en brandstofefficiëntie. Grip en lage CO<sub>2</sub>-emissies.

**Bekijk de details op onze website of neem contact op met uw Goodyear Service Provider**

**GOODYEAR**

# DE TOEKOMST IS VEELBELOVEND!

Met grote trots presenteren we in deze nieuwe uitgave van DAF in Action de nieuwe XD en XDC. Een serie trucks, die in het distributie- en bouwsegment de nieuwe standaard zet op het gebied van veiligheid, efficiency en chauffeurscomfort. Dat vond ook de jury van de International Truck of the Year, die de XD op de IAA in Hannover uitriep tot International Truck of the Year 2023.

De nieuwe XD heeft hetzelfde DNA als onze topmodellen voor de lange afstand, de XF, XG en XG+, die vorig jaar ook al met de prestigieuze International Truck of the Year-trofee onderscheiden werden. Met een even aantrekkelijk als aerodynamisch design. Een onovertroffen ruimte in de cabine en een premium afwerking. Geweldige rijeigenschappen. En uitermate efficiënte aandrijflijnen, waaronder ook volledig elektrische.

Daarmee is de XD veel meer dan een perfecte truck voor het distributievervoer, het bouwverkeer en specifieke toepassingen, zoals die voor huisvuil en brandweer. De XD illustreert ook DAF's toonaangevende positie op het gebied van alternatieve aandrijflijnen. Met keuze uit meerdere e-motoren en batterijpakketten en niet te vergeten een compleet pakket aan diensten achter deze 'zero emission' trucks.

Routesimulaties ondersteunen u bij het samenstellen van de juiste truck en het bepalen van de beste inzet. De PACCAR laadstations geven u daarbij de hoogste flexibiliteit.

Op weg naar een nog schonere toekomst! Wat ons betreft, is die veelbelovend.

## Harald Seidel

President-directeur  
DAF Trucks N.V.



- 4** Met de nieuwe XD en XDC introduceert DAF de meest begerenswaardige trucks van Europa
- 8** Journalist Oliver Wilms rijdt 2.500 kilometer door Europa
- 17** Het Duitse STL Logistiek kocht de DAF XG+ 'vanaf papier'
- 23** Waarom nieuwe trucks als gebruikte DAF's net zo goed zijn? Bij Saan FBN voegden ze de daad bij het woord
- 26** Kan de container slimmer? Jazeker!
- 29** Ted Hughes uit Zuid-Afrika schafte zijn eerste DAF aan. Die bracht mooie herinneringen terug
- 31** Met de introductie van de XD en XF Electric verlegt DAF opnieuw grenzen
- 35** Geel is niet zomaar geel. Zeker niet als het Tuscan Yellow is
- 38** Wat komt er allemaal kijken bij de ontwikkeling van accessoires?



4



31



8



35



XD

DAF introduceert de nieuwe XD en XDC:

# “DE MEEST BEGERENSWAARDIGE DISTRIBUTIE- EN BOUWVOERTUIGEN VAN EUROPA”

**De IAA in Hannover – de toonaangevende transporttentoonstelling van Europa. DAF kondigt gezinsuitbreiding aan voor de New Generation DAF-familie en schudt het distributie- en bouwsegment op met zijn geheel nieuwe XD- en XDC-modellen. Iedereen is het erover eens: ‘Dit zijn de meest begerenswaardige distributie- en bouwvoertuigen van Europa’.**

*Door: Bert Roozendaal*

**H**et lijkt welhaast een vanzelfsprekendheid: de Nieuwe Generatie XD en XDC geven het distributie- en bouwsegment letterlijk en figuurlijk een ander gezicht en versterken DAF's imago als 'premium brand'. Niet in de laatste plaats omdat DAF als eerste truckmerk de nieuwste Europese regels rond de ruimere maatvoering weet om te zetten in een truck die aan alle kanten nóg veiliger is, nóg efficiënter met brandstof omgaat en ongelooflijk veel comfort biedt aan de chauffeur. Een nieuwe klasse is geboren.

**DE NIEUWE GENERATIE DAF XD  
GEEFT HET DISTRIBUTIESEGMENT  
LETTERLIJK EN FIGUURLIJK  
EEN ANDER GEZICHT**

## **RUIM PALET**

De DAF XD is leverbaar met een Day Cab, Sleeper Cab en een Sleeper High Cab in een volledig scala aan 4x2- en 6x2-asconfiguraties, zowel trekkers als bakwagens. Begin 2023 wordt het assortiment verder uitgebreid met onder meer enkel of dubbel aangedreven 2-, 3- en 4-assige uitvoeringen voor de bouwsector (zie kader). Dan start ook de productie van de nieuwe DAF XD als 'Battery Electric Vehicle'; zero emissie-voertuigen met elektromotoren van 170 kW tot 350 kW en verschillende batterijpakketten tot 525 kW/h. Daarmee zijn - afhankelijk van de inzet - actieradii mogelijk van 200 tot meer dan 500 kilometer. Dat is toereikend voor een dag distributiewerk zonder bijladen (zie ook pagina 31).

## **GEGROEID**

Qua design deelt de nieuwe DAF XD vele stijlelementen met de nieuwe XF, XG en XG+ voor de lange afstand – de 'International Trucks of the Year 2022'. Dat resulteert in een prachtige, vriendelijke en bovenal zeer aerodynamische vormgeving en niet in de laatste plaats in veel interieurruimte. Heel veel interieurruimte zelfs, die voor



**DAF HEEFT ALLES UIT DE KAST  
GEHAALD OM OOK OP HET GEBIED  
VAN EFFICIENCY EEN NIEUWE  
BENCHMARK TE INTRODUCEREN**

chauffeurs in het distributievervoer zo waardevol is. Ook de nieuwe Day Cab maakt daarbij al grote indruk. Die biedt achter de stoelen zelfs plaats aan een optionele koelkast of derde stoel 'af fabriek'! Daarbij is de XD met 2,50 meter net zo breed als zijn grotere broers.

### **EXTREEM GOEDE INSTAP**

De cabine is laag op het chassis geplaatst. Dat zorgt voor een buitengewoon gemakkelijke instap via in de meeste gevallen slechts twee treden, die ook nog eens trapsgewijs naar binnen geplaatst zijn. Het knappe is, dat DAF behalve een lage vloer, ook een lage motortunnel heeft weten te realiseren. Daaronder opereert overigens de hypermoderne en zeer efficiënte PACCAR MX 11-motor. Die levert vermogens tussen 220 kW/300 pk en 330 kW/450 pk en is standaard gekoppeld aan een TraXon geautomatiseerde versnellingsbak voor maximale efficiency en rijcomfort. Een volautomatische transmissie is leverbaar als optie.

### **SUPERIEUR COMFORT**

Alle ruimte in de cabine maakt dat de chauffeur meer plaats achter het stuur heeft dan ooit tevoren. De verstelmogelijkheden van stuurwiel en stoel zijn daarbij de beste in het hele distributiesegment. Dat draagt allemaal bij aan het superieure

comfort dat DAF de distributiechauffeur biedt. En daarvan zijn nog vele voorbeelden te geven: het geheel nieuwe dashboard met het grote centrale LCD-scherm, de perfecte bedden met een 15 centimeter dik matras, de ruime opbergmogelijkheden en talrijke aflegvlakken maar ook de vele (ook wireless) oplaadpunten voor een smartphone. En dat is nog maar een snelle greep. Een high-end audio met standaard woofer en een elektronisch bedienbare handrem zijn als optie leverbaar.

Comfort met hoofdletters – de XD zet de nieuwe maatstaf, ook op dat vlak. Rijden en sturen doet hij als de bovenste beste. Als vanzelfsprekend. Dankzij een geheel nieuw ontwerp van de voorzijde van het chassis, een nieuwe cabinevering en een nieuwe achterasophanging, is de truck een genot om in te rijden. Onder alle omstandigheden.

### **PERFECT ZICHT = VEILIGHEID**

Dankzij de relatief lage zitpositie en de grote raamoppervlakken die heel ver naar beneden doorlopen, heeft de XD-chauffeur het beste directe zicht in deze klasse. Daarbij speelt ook het speciale 'Vision Dashboard' een belangrijke rol, dat aan de bijrijderszijde steil richting de voorruit afloopt.

Het optionele DAF Digital Vision System, waarbij camera's de spiegels vervangen, maakt dat het zicht op wat er zich vóór en naast de truck afspeelt, onovertroffen is. Zeker als ook de sublieme DAF Corner Eye verkozen wordt in plaats van de trottoir- en frontzichtspegel. En wie een perfect zicht en daarmee veiligheid echt de allerhoogste prioriteit geeft, bestelt ook de DAF Kerb View Window, een extra ruit onder het gewone venster in het bijrijdersportier. Zodat fietsers en voetgangers direct naast de truck niet onopgemerkt blijven. De DAF City Turn Assist geeft zelfs signalen wanneer er zich weggebruikers in de dode hoek aan de bijrijderszijde bevinden.

### **EFFICIENCY VAN MORGEN**

Maximale brandstofefficiency en lage CO<sub>2</sub>-emissies behaalt DAF allereerst door een fantastische aerodynamica. Afgeronde vormen, een gebogen voorruit, zijwanden die onder een lichte hoek staan, overal afdichtingen waar rijwind de aerodynamica ook maar enigszins zou kunnen verstoren – DAF heeft alles uit de kast gehaald om ook op het gebied van efficiency een nieuwe benchmark te introduceren. Dat blijkt ook uit de slimme constructie en plaatsing van de unit voor de nabehandeling van de uitlaatgassen en de nieuwe achterassen met lage olieniveaus en nog minder interne wrijving. Dat er een keur aan PTO's beschikbaar is en tal van voorzieningen 'af fabriek' om opbouwen gemakkelijk en snel te kunnen monteren, is voor DAF niet meer dan logisch.

Nadat DAF in 2021 de transportwereld verraste met de Nieuwe XF, XG en XG+ voor de lange afstand, weet DAF nu alle ogen op zich gericht door de Nieuwe XD. Daarmee start DAF de toekomst in het segment van de stedelijke en regionale distributie, van de speciale toepassingen en niet in de laatste plaats van de bouwvoertuigen. Een nieuwe winnaar op alle fronten. ■





## **DAF XD 'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR 2023'**

**Vorig jaar won DAF met de 'New Generation' XF, XG en XG+ de titel 'International Truck of the Year 2022'. En dit jaar viel DAF op de IAA in Hannover opnieuw in de prijzen, dit keer met de XD, DAF's premium nieuwkomer in het distributie- en bouwsegment.**

“Vorig jaar won DAF omdat het de eerste fabrikant is die de nieuwe Europese regelgeving op het gebied van voertuigafmetingen vertaalde in een serie trucks voor de lange afstand”, aldus juryvoorzitter Gianenrico Griffini. “Het is ongelooflijk knap dat DAF een belangrijk deel van dat DNA op het gebied van efficiency, veiligheid en comfort ook in de XD hebben weten te injecteren. In welke uitvoering van de XD je ook rijdt, als chauffeur voelt het altijd alsof je in een XG+ rijdt; de stilte, het rijgedrag, de kwaliteit, het zicht rondom, echt ongekend.”

### **ELEKTRISCH**

Dat de XD meteen ook geïntroduceerd wordt in een elektrische versie was minstens zo'n belangrijke reden om de titel aan DAF te overhandigen. “Daarmee bewijst DAF klaar te zijn voor de toekomst”, aldus Griffini. “DAF brengt elektrisch wegtransport in één keer een grote stap verder.” ■



Juryvoorzitter Gianenrico Griffini overhandigt de trofee aan Harald Seidel, president-directeur van DAF Trucks N.V.

## XDC: KRACHTPATSERS VOOR DE BOUWSECTOR

Begin 2023 wordt het XD-programma verder uitgebreid met onder meer enkel of dubbel aangedreven 2-, 3- en 4-assige uitvoeringen voor de bouwsector. De nieuwe XDC biedt daarbij voor elke toepassing een oplossing op maat.

De 'New Generation XDC' kan bijzonder hoge laadvermogens aan, dankzij het lage eigen gewicht. De XDC-range is ontwikkeld voor het zwaarste werk onder de meest veeleisende omstandigheden. Daarvoor tekenen onder andere de extra robuuste bumper, de stalen beschermingsplaat voor de radiator, de grote bodemspeling van 300 tot 390 millimeter (afhankelijk van de uitvoering) en de forse oploophoek van 25 graden. De stoere en speciaal voor deze uitvoering ontworpen grille onderstreept de unieke eigenschappen van de nieuwe XDC.

Voor de chauffeur in de bouwsector is de XDC het ideale gereedschap, dankzij de perfecte ergonomie, de grote binnenruimte in zowel de dag- als de slaapcabine en de vele details die het dagelijkse werk nog makkelijker en plezieriger maken. De XDC is de perfecte combinatie van extreme functionaliteit en onovertroffen chauffeurscomfort.

Voor de hoogste efficiency biedt DAF af-fabriek een volledige reeks 'Body Attachment Modules' (BAM) om het plaatsen van een opbouw te vergemakkelijken. Om die opbouw aan te drijven, is natuurlijk ook de XDC verkrijgbaar met een reeks aan PTO's. Bovendien zijn er meerdere opties beschikbaar voor het bedienen van de opbouw vanuit de cabine.

**VOOR DE CHAUFFEUR IN DE  
BOUWSECTOR IS DE XDC HET  
IDEALE GEREEDSCHAP**





Journalist Oliver Willms rijdt 2.500 kilometer door Europa met DAF XG+ 480

# “NIEUWE MAATSTAF VOOR INTERNATIONAAL TRANSPORT”

**Tijdens een 2.500 lange testrit van Malaga naar Eindhoven bewijst de nieuwe DAF XG+ dat hij terecht de titel ‘International Truck of the Year 2022’ draagt.**

*Tekst: Oliver Willms*

*Fotografie: Andreas Techel*

**S**inds lange tijd is geen enkele andere truck zo innovatief als de nieuwe DAF XF/XG/XG+. DAF heeft als eerste en tot nu toe enige truckfabrikant de nieuwe Europese wetgeving op het gebied van maten en gewichten in de praktijk gebracht. Een gigantische stap; dat kon je tijdens de eerste presentaties al zien. Naast de vormgeving werd ook de technologie op het hoogste niveau gebracht en de kwaliteit van het interieur behoort tot de absolute top van het premiumsegment.

## **MIJLPAAL**

Mooi, maar we willen niet alleen maar kijken. We willen rijden, het ervaren, in de truck leven en hem leren kennen onder praktijkomstandigheden. DAF wil ons met zijn nieuwe vlaggenschip de weg naar de toekomst laten zien. Nou, kom maar op. En dan graag los van de harde getallen van de meetlat, de meetdiagrammen en het koppel op papier. We willen ‘de nieuwe’ echt aan de tand voelen en hem beleven. Welke route is daarvoor mooier dan de ultieme



## “IN DE LATE NAMIDDAG ZUIGT DE DAF AL ECHTE ATLANTISCHE ZEELUCHT AAN DOOR ZIJN LUCHTINLAAT”



Oliver Willms is freelance journalist voor een aantal Duitse vakbladen en boven jurylid voor Duitsland voor de verkiezing van de 'International Truck of the Year.'

duurtest Malaga-Eindhoven. Eén keer dwars door Europa met bergetappes in de Sierra Nevada en de Belgische Ardennen, door de spits van Madrid, Parijs en Brussel, over N-wegen direct langs de Atlantische Oceaan en lekker sturen door het schier ondoordringelijke, eindeloze doolhof van de Antwerpse haven. Deze truck is anders. Hier staat een mijlpaal. Dat zie je meteen en voel je nog sterker op het moment dat je instapt.

### TINY HOUSE

Voor de nieuwe DAF XG+ is er maar één sleutelwoord: groot! Niet alleen oogt de truck van buiten indrukwekkend; in zijn cabine overtreft het nieuwe DAF-topmodel zelfs de Super Space Cab. Was die cabine al sinds jaren Europees kampioen bruikbare binnenruimte, de XG+ toont hier dat het nóg ruimer kan. Hij zet de stap van werkplek naar woonkamer. Het is bijna een Tiny House,

noem het een prestigieuze camper voor het internationale transport. Geen enkele cabine biedt meer ruimte! Dit is met een twaalf kubieke meter inhoud het grootste DAF-huis aller tijden.

De zitpositie is net zo comfortabel als thuis in je tv-stoel, met alles wat je nodig hebt om te rijden direct om je heen. Waarbij de enorme breedbeeldvoorzicht zich niet alleen mooi luchtweerstandarm om de A-stijlen heen vouwt, maar door de lage uitsnede ook een ongekend goed overzicht biedt op de verkeerssituatie vóór de auto. Tegelijkertijd biedt het ontwerp ondanks de enorme zichthoeken voldoende privacy tegen de nieuwsgierige blikken van andere vrachtwagenchauffeurs. Van wie we onderweg ruim aandacht krijgen. Het lekker dik aanvoelende met leer beklede stuurwiel laat zich dankzij de enorm ruime verstelhoeken gemakkelijk perfect instellen op elk postuur, dus ook het mijne. En dus beginnen we met een draai aan de contactsleutel aan onze toer naar de



## NIEUWE MAATSTAF VOOR INTERNATIONAAL TRANSPORT



**MET DE KNOPPEN OP HET  
STUUR IS HET NIET NODIG  
ONDERWEG VETTE VINGERS  
OP HET TOUCHSCREEN  
TE ZETTEN**

toekomst. Het eerste wat we daarvan merken is dat de motor net zo fluisterzacht, deftig ingetogen klinkt als bij een touringcar. Terwijl die in een touringcar toch een 12 meter achter de chauffeur in de machinekamer staat opgesteld.

### **MACHINEKAMER**

Bij onze DAF zit de motor recht onder de vloer, maar vind je van die 'machinekamer' niet meer terug dan een verhoginkje in het midden van de vloer van amper vijf centimeter. De 480 pk sterke zescilinder MX-13-motor belooft ons met zijn 2.500 Nm sterke koppel meer dan voldoende trekkracht. Dat mag deze schoonheid dan direct bewijzen in de Sierra Nevada. Want het asfaltlint van de Spaanse Autopista is zoals bekend niet zuinig met lange, pittige hellingen. Die zelfs onze toch potente XG<sup>+</sup> bij tijd en wijle tot onder de 60 km/h dwingen. Maar gezien ons totaalgewicht van 40 ton is dat ook weer

geen schande. Temeer daar de motor zich echt lekker vastbijt op de helling en de Predictive Cruise Control perfect samenwerkt met de 12 gangs-TraXon geautomatiseerde versnellingsbak.

### **ALS OP RAILS**

Dat alles zorgt ervoor dat wij ons volledig kunnen richten op waarvoor we achter het stuur zitten: concentratie op de weg én op het sturen zelf. Uiteraard genieten we ook van het prachtige Spaanse berglandschap van de Sierra Nevada. Dit is echt 'precious moments part one'. Deze DAF is een truck om verliefd op te worden. De 100 procent hydraulisch bekrachtigde stuurinrichting leidt de 40-tons truck messcherp en als op rails over de Andalusische piste. De benodigde kracht die je op het stuurwiel moet uitoefenen, is niet meer dan bij elektro-hydraulische systemen. Werkelijk perfect gedaan.



## KRACHTIGE MOTORREM

Dat geldt ook voor de nieuwe MX-motorrem. Die we zeker kunnen testen, omdat de stevige Spaanse hellingen moeiteloos overgaan in net zulke stevige afdalingen. We voelen de indrukwekkende remkracht van 500 pk waarmee de motorrem het afdalen tot kinderspel maakt. Inderdaad, bij deze DAF is een retarder overbodig. Trekkkracht omhoog en remkracht omlaag maken onze toer door de Zuid-Spaanse berguitlopers tot een waar feest. Wat nog een extra dimensie krijgt als we zien hoe andere collega's niet zelden soms veel moeite doen om bij ons in de buurt te blijven. Alleen maar om hun enthousiasme te tonen met een waarderende duim. Zelfs als we helling op met gemak andere trucks inhalen, krijgen we nog veel duimen te zien. Dat is genieten. Maar eigenlijk een beetje onverdiend. Want het eerbetoen van onze collega-chauffeurs voor dit meesterwerk komt natuurlijk in de eerste plaats de ingenieurs van DAF toe.

## SUPER VERSTELBAAR

Ook wie wat langer en/of wat forser qua omvang is, trekt de XG<sup>+</sup>-werkplek aan als een jas. Het verstelbereik van de stoel lijkt zich naar achteren bijna tot het midden van de trailer uit te strekken. Het nieuwe, verstelbare stuur kan elke stand aannemen van liggend zoals in een ouderwetse lijnbus tot net zo steil als in een Ferrari. De bedieningshendels voor ruitenwissers en motorrem zitten waar je ze verwacht en met de knoppen op het stuur is het niet nodig onderweg vette vingers op het touchscreen te zetten. Kortom, dit is een droom van een chauffeurswerkplek. Het uitzicht door de panoramavoornruit is als in een bioscoop. Waarbij je als DAF-chauffeur dan altijd op de eerste rij zit. Wat een formaat!

## DIGITALE SPIEGELS

Waar alles aan de buitenzijde van de XG<sup>+</sup> om consequent doorgevoerde aerodynamica draait, kunnen digitale spiegels natuurlijk niet ontbreken. Hier in de bergen met de snelle wisselingen tussen met zonovergoten rijbanen en de vele tunnelpassages krijgt het digitale systeem een echte vuurdoop. De uitkomst stelt ons niet teleur. Integendeel! Op de slanke en goed op de A-stijl gemonteerde displays zien we hoe het systeem de wisselingen tussen licht en donker in delen van een seconden scherp aanpast. Waarbij het zicht naar achter in de vaak spaarzaam verlichte tunnels duidelijk tot het beste van de markt behoort. Je ziet er veel meer mee dan met gewone spiegels, omdat de elektronica

het beeld mooi versterkt. Dat geldt zeker ook in de schemering. En zelfs als het buiten echt pikkedonker is, doen de displays het zeker net zo goed als gewone spiegels.

## VIOOLMUZIEK

De vele tunnels van de uitlopers van de bergen liggen al achter onze Toscaans gele sneltrein als aan de horizon de verlichte contouren van de Spaanse hoofdstad ons naar onze eerste tussenstop loodsen. Het is al laat en de zon gaat onverbiddelijk onder. Maar de nieuwe LED-koplampen laten niets onbelicht en dragen zo effectief bij aan de verkeersveiligheid. We parkeren rond middernacht om van een paar uur nachtrust te genieten op de nieuwe DAF-bedden. Liggend op mijn bed kijk ik naar boven: hier hangt de hemel een dikke 2,20 meter boven de vloer. Stiekem verwacht je ergens aanzwellende vioolmuziek die deze giga-ruimte onderstreept. Dat gebeurt niet, maar duidelijk is dat - net als bij de Super Space Cab – de opbergruimte van de XG<sup>+</sup> cabine een soort bodemloze put is. Alle bagage, proviand en wat twee chauffeurs tijdens een lange reis wel niet meeslepen, slokt hij moeiteloos op in één van zijn vele kasten. Samen met de verdraaibare stoelen en het beroemde uit het dashboard schuivende tafeltje heeft deze grote cabine bijna het comfort van een appartement. Alleen de douche ontbreekt nog.

## BROEKZAK

Een goede nachtrust op de 15 centimeter dikke comfort matrassen en het comfort van de standairco ten spijt: de volgende morgen komt eerder dan gewenst en we moeten verder. De planning is strak en verlangt naast het uurtje bezichtigingen van collega-chauffeurs op verschillende truckstops onderweg ook nog een foto- en filmsessie. Maar in de late namiddag zuigt de DAF al echte Atlantische zeelucht aan door zijn luchtinlaat. Dan volgt een aantal kilometers handlingtest over de smalle kustwegen bij de Baskische 'surfer hotspot'. Waarbij zowel de cabinevering als de aandrijflijn met vlag en wimpel slaagt en we aan het einde van een kronkelweg met uitzicht op zee bij een kop koffie onze ervaringen kunnen uitwisselen met enkele collega-chauffeurs. Mahmud zweert al jaren bij zijn DAF XF en kent de route Zuid-Spanje-Benelux als zijn broekzak. Maar welke geheimen hij ons daarover ook zou kunnen vertellen, we zien zijn ogen steeds afdwalen naar onze DAF. Na de rondleiding zijn we er zeker van dat de Fransman binnenkort één prangende vraag voor zijn wagenparkbeheerder heeft.





## NIEUWE MAATSTAF VOOR INTERNATIONAAL TRANSPORT

### ONDERSTELTEST

Na dit spannende uitstapje over de smalle kustweg sturen we de truck terug naar de snelweg richting de Franse grens. Het slechte wegdek dient meteen om de afstemming van het onderstel uit te proberen. We hadden niet anders verwacht, maar ook hier slikken vering en schokdempers moeiteloos de ons door de Spaanse overheid belangeloos aangeboden onderstelmaatelingen. Tevreden tikken we ook dit onderdeel in het voordeel van de DAF af. Het wordt ons steeds meer duidelijk. We kunnen geen kritiekpunten vinden. Of het zou moeten zijn dat het waarschuwinglampje voor de werkende motorrem wellicht wat klein is. Pietluttig, want dat die werkt, voel je ook zonder lampje maar al te goed. En wie zich door de ruime stuurwielverstelling laat verleiden om wat 'loungy' onderuit te zakken, ziet misschien niet alle schakelaars. Maar als bestuurder heb je dat zelf in de hand. Je zou ook een actievere zitpositie kunnen kiezen.

### GEEN OVERBODIGHEDEN

Wat ook opvalt, is dat de dikke DAF niet is volgestopt met alle mogelijke denkbare overbodigheden die meer de marketing dan de chauffeur dienen. Hier geen over-engineering, maar wel alles wat een chauffeur nodig heeft en zich wensen kan. We vinden de balans tussen wat je via het touchscreen op het centrale display en wat je via knoppen en dan met name op het stuur bedient heel goed. 'Hands on the wheel, eyes on the road'. De rest is keuzestress: kies je voor de elektronisch aangestuurde parkeerrem of heb je liever de vertrouwde pneumatische hendel? Bij DAF kan het allebei.

### CHAMPIONS LEAGUE

Het is ons duidelijk dat de nieuwe DAF in de Champions League van het Europese wegvervoer zit. Ja, hij is duurder dan zijn voorgangers. Maar hij is ook van de allerhoogste kwaliteit en beter dan ooit. En is niet zwaarder geworden, ondanks de toegenomen omvang en het hoge uitrustingsniveau, dat we in de loop van onze driedaagse tour steeds meer waarderen. We ontdekken steeds nieuwe dingen en krijgen nieuwe inzichten: de geprojecteerde lijnen in het spiegeldisplay helpen goed bij het manoeuvreren of inhalen en de camera's 'pannen' ook in de bochten. Het overzicht op de weg door het panoramaraam is uitstekend en de dodehoek-assistent werkt naar behoren, waardoor het veiligheidsniveau hoog is. Maar de grootste verdienste van DAF is de permanente aandacht voor de chauffeur. Een XG-piloot zit ontspannen en permanent fit achter het stuur, met ruime mogelijkheden om van zitpositie te veranderen. Binnen grenzen dan, want de hendel voor de draaistoel kan om begrijpelijke redenen tijdens het rijden niet worden bediend. En anders herinnert een doordringende opeenvolging van piepjes je dwingend aan meer discipline achter het stuur. Afgezien van die akoestische waarschuwing is de nieuwe DAF enorm stil. Hij verrast ons daar zelfs mee als je op autobaaansnelheid met het raam open rijdt. Dankzij de aerodynamische vorm van de gebogen voorruit klinkt er dan niet meer dan een licht suizen. Met als neveneffect dat bij slecht weer, dankzij de met 20 procent verbeterde aerodynamica, de zijramen ook fijn schoon blijven. Sowieso heeft DAF de luchtweerstand aan alle kanten van dak tot bumper bestreden met het dichten van naden en kieren en de juiste spoilers met elastische rubbers op de juiste plaatsen. Daarom zijn er ook geen opstaptreden meer aan de voorkant. DAF levert een stang met opzetborstel om de voorruit te reinigen.





**AAN HET EINDE VAN EEN  
KRONKELWEG MET UITZICHT  
OP ZEE WISSELEN WE ONZE  
ERVARINGEN UIT MET ENKELE  
COLLEGA-CHAUFFEURS**



**NIEUWE MAATSTAF VOOR INTERNATIONAAL TRANSPORT**





**DEZE TRUCK IS ANDERS,  
HIER STAAT EEN MIJLPAAL**

### **TUSSENSTOP**

Ook de volgende dag begint al vroeg. Na de eerste snelwegetappe en een ontnuchterende tussenstop bij een van die nieuwe mega-truckstops, wordt duidelijk dat de oude chauffeursromantiek en de typische 'Relais' hebben plaatsgemaakt voor de massa-business. Het eten is goedkoop noch lekker, de sfeer anoniem en steriel. We besluiten een stuk binnendoor over de Route Nationale te rijden. Deze tolvrije wegen bieden overigens bijna snelwegcomfort en doorgaans een fraaiere uitzicht. We treffen een nog niet zo lang geleden gesloten Relais en dat maakt ons nieuwsgierig. We gebruiken de locatie voor een paar mooie foto's en wisselen weer van plaats. Al snel lonkt de volgende vondst op de route: een uitgebreide gratis truckparking, in het bos! Onder kerktorenhoge dennenbomen staan de trucks geparkeerd als in een sprookjesbos voor chauffeurs. Het bijbehorende tankstation een paar honderd meter verderop biedt het volgende hoogtepunt: een overvolle kleine shop biedt van allerhande accessoires en wordt gerund door een uitbater met diesel in haar hart. Hier leeft de truckersscene nog steeds! Dit soort tussenstops zijn uniek, maar kosten wel tijd. Dat wordt dus nog kilometervreten om het zaterdagrijverbod rond Parijs voor te blijven. DAF en chauffeur zijn inmiddels samengesmolten tot één rijmachine: we kunnen blindelings met de auto omgaan en dan merk je weer hoe chauffeursvriendelijk deze truck is ontwikkeld.

### **BELGISCHE FRIETEN**

Soms vallen dingen mee: wij rijden de volgende morgen geheel filevrij in een ruime boog om Parijs heen. Een grote zak Belgische frieten lonkt. Maar daar blijft het bij. Want gevangen in ons zelf opgestelde strakke tijdschema sneuvelt de hoop op een puntzak gevuld met de nationale trots van België in de Antwerpse oliehaven. En het wordt nog erger: op de pittoreske vrachtwagenparkeerplaats bij een eeuwenoud pakhuis moeten we het ook zonder ontbijt stellen. Maar in plaats daarvan zijn de aanwezige chauffeurs heel nieuwsgierig naar onze gele DAF. We vormen een welkome onderbreking van hun verplichte rustperiode en spoedig delen ze volledig ons eigen enthousiasme voor de truck. Maar de XG<sup>+</sup> ruikt duidelijk de stal, die slechts 90 kilometer verderop ligt. We genieten nog één keer van de stuurprecisie op de rotondes van de haven en na een korte snelwegetappe gaat de slagboom open bij de ingang van de DAF-fabriek in Eindhoven. Die ingang is overigens bijna net zo smal als de Franse tolstations. De portier kan wel lachen om onze begroeting met de luchthoorn en we parkeren ons chique gele kasteel na 2.485 kilometer krasvrij op het DAF-fabrieksterrein. We stappen uit met een tas vol nieuwe indrukken. De conclusie komt niet als een verrassing: de DAF XG<sup>+</sup> combineert een succesvolle aandrijflijn met een briljante motorrem en een cabine met een binnenruimte zoals die tot nu toe niet te koop was. En met top economy. Want zelfs met onze stevige rijstijl komen we thuis met een verbruik van rond de 24 liter op de honderd kilometer. Anders gezegd: 'Mission Future' succesvol afgerond. ■



Hier leeft de truckersscene nog steeds!



Pittoreske vrachtwagenparkeerplaats bij een eeuwenoud pakhuis in de haven van Antwerpen.



Langs de Route Nationale treffen we een nog niet zo lang geleden gesloten Relais.



Onder kerktoerenhoge dennenbomen staan de trucks geparkeerd als in een sprookjesbos voor chauffeurs.



TRUCK COMPONENTS

AND DAF  
PROUDLY PRESENT THE

NEW GENERATION DAF



# NIGHT LOCK



PLAY IT SAFE  
VISIT YOUR LOCAL  
DAF DEALER OR  
THE WEBSITE

[PARTS.DAF.COM](http://PARTS.DAF.COM)





STL Logistik AG zet vol in op DAF XG+

# “BOVENAAN HET VERLANGLIJSTJE”

**STL Logistik AG uit het Duitse Haiger heeft Europa-breed een toonaangevende naam in het zwaar en speciaal transport. Het afgelopen jaar schafte de onderneming ‘vanaf papier’ drie DAF XG+ trekkers aan. Die bevallen zo goed, dat STL er meteen nóg zes heeft besteld.**

*Tekst: Oliver Willms*

*Fotografie: Steffen Löffler*

**E**igenaar-directeur Jörg Reichmann weet precies wat hoge gewichten en overgedimensioneerde lading is en doet tijdens een transport. Niet voor niets heeft zijn onderneming een goede naam in de Duitse deelstaat Hessen. Daar weten de van oudsher gevestigde kolen- en staalindustrie én alle toeleveringsbedrijven hem al 28 jaren te vinden als er iets vervoerd moet worden dat te groot, te zwaar, te hoog en/of te breed is. Tot zijn klantenkring behoren ketel- en silobouwers, dieperserijen en producenten van enorme stalen ringen. Allemaal producten die met een diameter van vaak meer dan vijf meter niet echt lekker op een standaard trailer passen.



Eigenaar-directeur Jörg Reichmann: “We hebben onze eigen vervoersacademie opgericht.”

**BOVENAAN HET VERLANGLIJSTJE**





### KOPLOPER IN DIAGONAAL

Dus zocht Reichmann naar lokale specialisten van getrokken materieel om samen met hen speciale diepladers te ontwikkelen die met behulp van veel hydrauliek grote elementen gekanteld kunnen vervoeren. Op die manier lukt het STL veel onderdelen voor grote installaties zo te transporteren dat de buitenmaten vaak zelfs binnen de wettelijke normen blijven. "Dankzij onze innovatieve engineering, bieden wij onze klanten vandaag al de vervoerstechniek van morgen aan," onderstreept Reichmann tevreden zijn voorsprong op dit gebied ten opzichte van de concurrentie. En hoewel die ook niet stil zit en inmiddels ook met diagonaal geplaatste lading rijdt, ziet de Europese industrie STL nog steeds als leidend als het gaat om dit soort exceptionele transporten.

### KETELBRUGGEN

Behalve de schuin te stellen plaatladers met drie hydraulisch verstelbare laadtafels, gebruikt STL ook tot 28 meter uitschuifbare zeiltrailers, verschillende diepladers tussen 8 en 27 meter, binnenladers en uitschuiftrailers tot 29 meter. Voor het meer 'gewone' werk zet STL megatrailers in en verder ook Tautliners en flatbed trailers. In totaal beschikt de transporteur over ongeveer 140 getrokken eenheden. De trekkende eenheden voor dit materieel begint met een serie standaard 4x2 trekkers met 480 pk, al of niet in een lowdeck uitvoering. Voor het meer veeleisende werk gebruikt STL nog sterkere voertuigen in 6x2, 6x4 en 8x4 configuraties. Daarbij is DAF het meest vertegenwoordigd. Want al meer dan 10 jaar koopt Reichmann via de lokale DAF-dealer in Siegen voornamelijk producten uit Eindhoven. Intussen is de helft van de trucks van het



**ALS ER IETS VERVOERD MOET  
WORDEN DAT TE GROOT, TE ZWAAR,  
TE HOOG EN/OF TE BREED IS,  
DAN BEL JE STL LOGISTIK AG**

goed onderhouden STL-wagenpark een DAF. Het hele wagenpark komt op 105 trekkers, die allemaal maximaal slechts vier jaar oud zijn. De meeste DAF's zijn 'top-of-the-line' XF-trekkers. Afgelopen oktober nog, nam STL met enig ceremonieel de 50ste DAF in gebruik, een 530 pk XF FTG 6x2.

### **NIEUWE HORIZON**


Dat was tot voor een paar maanden het paradepaardje binnen het bedrijf. Maar intussen zijn er al drie chauffeurs bij STL voor wie de horizon qua ruimte, luxe, comfort en veiligheid weer een stuk verder is opgeschoven. Want sinds een paar maanden rijdt STL met zijn eerste drie DAF XG+ trekkers. Waarbij Reichmann niet beknibbeld heeft op de uitrusting. Bovenop de vele standaard features die stuk voor stuk het hart van elke chauffeur sneller doen kloppen, kregen deze nieuwe trucks ook zaken mee als een standaardco, een draaibare bestuurdersstoel en het elektrisch verstelbare relaxbed. De New Generation DAF bevalt zo goed, dat STL er onmiddellijk nog zes van bestelde.

### **BROCHURE**

“We bestelden de eerste DAF XG+ uitsluitend op basis van een brochure”, onthult wagenparkbeheerder Thomas Schubert-Wirth. “Want niemand van ons had de nieuwe DAF-generatie eerder live gezien, laat staan erin gereden. Maar het concept en de consequente doorvoer van de laatste EU-richtlijn voor nieuwe vrachtwagencabines en voertuigafmetingen overtuigden ons.”

### **BELOOND**

Dat is best een moedige stap. Maar wel een die beloond wordt. STL Logistik was één van de eerste bedrijven in Duitsland die al DAF XG+ voertuigen in zijn eigen bedrijfskleur had rijden. “Waarbij wij ons aanvankelijk wel zorgen maakten of het leeggewicht van een dergelijk grote cabine het laadvermogen niet nadelig zou beïnvloeden, vergeleken bij de vorige XF. Maar het tegendeel bleek waar. Ondanks de 49 centimeter langere cabine, het hoge dak en de grotere wielbasis gaf de weegschaal zelfs zo'n 150 kilo minder



Sinds een paar maanden rijdt STL met zijn eerste drie DAF XG+ trekkers.



**MEER WETEN?**  
Scan de QR-code





Wagenparkbeheerder Thomas Schubert-Wirth. “De DAF XG+ scoort bij de chauffeurs niet alleen vanwege de 12,5 kubieke meter werk- en leefruimte, maar eigenlijk op alle fronten.”



STL-chauffeur Jan Halmann

**“DAF WAS ALTIJD  
AL GOED, MAAR  
DE NIEUWE DAF  
XG+ LEGT ER  
NOG EEN SCHEP  
BOVENOP”**

aan! Dit vonden wij zo verbluffend dat we onmiddellijk nog meer XG+ trucks besteld hebben.” STL rook namelijk hiermee zijn kans om behalve op het gebied van exploitatiekosten óók optimaal te scoren bij de chauffeurs. “Die lopen sowieso weg met de nieuwe DAF”, weet Schubert-Wirth. “De XG+ scoort niet alleen vanwege het hoge dak en de unieke 12,5 kubieke meter werk- en leefruimte, maar op alle fronten.”

### ‘GEWOON PRACHTIG’

“DAF was altijd al goed, maar de nieuwe DAF XG+ doet er nog een schep bovenop”, is de stellige overtuiging van STL-chauffeur Jan Halmann. De 36-jarige was één van de eersten die het vlaggenschip uit Nederland kreeg en is er dolenthousiast over. “Vooral de ruimte is extreem, dit is de ‘non plus ultra’. Beter bestaat er niet voor een chauffeur”, is zijn mening. “En daarnaast vind ik hem gewoon prachtig! En dan dat digitale dashboard. Het is niet meer te vergelijken met zijn voorganger. Eén ding is echter hetzelfde gebleven: je kunt nog steeds alles nagenoeg intuïtief en vooral makkelijk en veilig bedienen.” Jan Halmann is ook zeer te spreken over het rijgedrag van zijn nieuwe truck. “Hij gedraagt zich op elk soort wegdek zeer neutraal en neemt elke bocht als op rails. En hij is nóg weer stiller dan zijn voorganger”, dicht hij nog een paar regels overtreffende trap over ‘zijn DAF’. “En dat elektrisch multi-verstelbare relaxbed van 80 centimeter breed met dat dikke matras. Dat is beter dan bij mij thuis. En wat ik ook zeer waardeer is dat nieuwe Corner Eye, een camera die een ongelooflijk goed en groot beeld geeft van wat er voor en naast de truck gebeurt. Die maakt mijn werk gewoon veel veiliger.”

### UPTIME

Jan Halmann rijdt - net als het merendeel van zijn collega's - niet alleen door heel Duitsland, maar ook naar Frankrijk, Spanje, Denemarken, Polen en Slowakije. Toch is het gemiddelde kilometermetrage bij STL met zo'n 120.000 kilometer per jaar niet buitengewoon hoog. Omdat STL enorm veel waarde hecht aan een zo hoog mogelijke 'uptime', heeft het voor al zijn trucks full-service contracten voor onderhoud en reparaties over de gehele looptijd. Want waar de eigen werkplaats hoofdzakelijk het getrokken materieel onderhoudt en kleine reparaties aan de trucks uitvoert, vindt men bij STL dat de service aan de trucks zelf het beste door de merkdealer gedaan kan worden.

### CHAUFFEUR IS DE TOEKOMST

Net als de gehele wegtransportsector heeft ook STL te maken met het grote chauffeurstekort. “Daarom hebben wij onze eigen vervoersacademie opgericht en werken we met studiebeurzen om mensen te werven en aan ons te binden”, vertelt directeur Reichmann. “En daarnaast moet je nog meer te bieden hebben. Daarbij gaat de nieuwe DAF XG+ een belangrijke rol spelen. Want ik weet zeker dat die bij veel chauffeurs boven aan het verlanglijstje staat.” ■



## Waarom PSQL 2.1E-olie?

De specificaties van de nieuwe DAF Oliestandaard zijn ontwikkeld en getest op 7 prestatiegebieden in samenwerking met Chevron Lubricants, een van de grootste producenten van kwaliteitssmeermiddelen ter wereld. De PSQL 2.1E-olie overtreft de ACEA-normen op elk gebied. De nieuwe standaard:

- Verlaagt de bedrijfskosten
- Verlaagt het brandstofverbruik
- Biedt geavanceerde bescherming tegen slijtage
- Levert schone prestaties
- Is achterwaarts compatibel

Elke truck verdient de beste motorolie. Gebruik daarom de nieuwe DAF Oliestandaard om het meeste uit uw truck te halen.





# SAAN FBN GAAT TEGEN DE STROOM IN MET ZO GOED ALS NIEUWE TRUCKS

Door: Henk de Lange

Fotografie: Marieke van Grinsven

**Stel je de volgende situatie voor: het loopt lekker met je onderneming. Je bent als Nederlands/Roemeens bedrijf succesvol in wat je doet: internationaal transport voor de evenementen- en amusementsbranche. Je bouwt weliswaar lekker uit, maar blijft betrekkelijk klein in een door Engelse transportbedrijven gedomineerde industrie. Dan komt corona. Alles komt knarsend tot stilstand. Geen wereldtournees van popsterren, trucks staan stil, niemand weet hoe lang het duurt, onzekerheid alom.**

**E**en goed moment om de toekomst te overdenken. Hoe gaan we door? In het Nederlandse Diemen besluit Saan Trucking om juist tegen de stroom in te gaan: niet alleen doorgaan, maar ook nog eens groeien. Want hoe dan

ook: ooit zal corona voorbij zijn en de vraag naar transport weer toenemen, ook in de evenementensector. Ironisch genoeg helpt de Brexit mee bij het realiseren van de doelstelling.



De combinaties van Saan FBN rijden kriskras door de EU en vormen letterlijk de basis van succesvolle optredens van bands, orkesten en popsterren.



**DE CREWS VAN SAAN  
FBN ZIJN MAANDEN  
ONDERWEG EN  
DAN ZIJN RUIJTE  
EN COMFORT  
ESSENTIEEL**



**ROGIER LECLUSE: “IN ONZE BRANCHE GAAT HEM MAAR OM ÉÉN DING: BETROUWBAARHEID, BETROUWBAARHEID, BETROUWBAARHEID.”**



[WWW.DAFUSEDTRUCKS.COM](http://WWW.DAFUSEDTRUCKS.COM)

### SPLINTERNIEUW

Rogier Lecluse, managing director van Saan FBN, zit nog aan de lange tafel in het splinternieuwe en zeer smaakvolle kantoor van moederbedrijf Koninklijke Saan. Het bedrijf, in Nederland toonaangevend op het gebied van onder andere speciaal transport en industriële verhuizingen, zit er net een week, het is nog een beetje onwennig allemaal. Maar die onwennigheid verdwijnt als sneeuw voor de zon als Lecluse begint te praten over de ontstaansgeschiedenis van dochter Saan FBN.

### KENTEKEN

“Een van de gevolgen van de Brexit is dat vrachtwagens op Brits kenteken nog maar drie keer mogen laden en lossen in de EU en dan terug naar Groot-Brittannië moeten”, begint hij. “Dat is voor Britse transportbedrijven in de evenementenbranche een grote handicap. Want als je als band of popster twintig steden in de EU aandoet, is het ondoenlijk om met deze regels het transport efficiënt uit te voeren.”

Het Britse Fly by Nite (De FBN in Saan FBN) was een van de bedrijven die met de nieuwe regelgeving te maken kregen. “We hadden in het verleden al samengewerkt, dus kenden elkaar”, vertelt Lecluse. “Na corona zou de Britse vloot van Fly by Nite nauwelijks nog aan de slag kunnen in de EU, terwijl de vraag naar transport in de evenementensector juist groter zou worden dan ooit. 90 van hun 180 trucks werden daarom op lers kenteken gezet, maar daarmee was pas een deel van het probleem opgelost. Daarom besloten we een joint-venture aan te gaan: Saan FBN. Zo werd één plus één - twee: wij konden groeien, Fly by Nite kon doorgaan in de EU.”

### DONKERSTE DAGEN

De onderhandelingen voor de joint-venture vonden plaats in de donkerste dagen van de corona-epidemie. “Wel raar eigenlijk”, blikt Lecluse terug. “We waren toekomstplannen aan het maken voor een sector die plat lag en op dat moment bij wet verboden was. Één ding wisten we echter zeker: als corona voorbij is, moeten we er meteen klaar voor zijn.”

Dat laatste bleek nog best een uitdaging. Want waar haal je binnen een paar maanden ruim 30 extra trekkers (bovenop de bestaande 20) vandaan, zeker gezien de lange levertijden waar de hele truckindustrie mee te kampen heeft? Het antwoord kwam van Saan's ‘huisdealer’ Truckland en DAF Used Trucks. Waarom nieuwe trucks, als goede gebruikte het net zo goed kunnen? En vrijwel meteen beschikbaar zijn? Het moesten DAF XFs worden met Super Space Cab, want de crews zijn maanden onderweg en dan zijn ruimte en comfort essentieel. Verder mochten de voertuigen niet ouder zijn dan bouwjaar 2018, moesten ze er uiteraard netjes uitzien, niet meer dan 3,5 ton gelopen hebben en wit zijn.

### SLAG

Lecluse: “We wilden ze letterlijk zo goed als nieuw hebben en bovendien hadden we nog wat aanvullende eisen.” Daarom kregen alle trucks een zogenoemde ‘nulbeurt’ en nieuwe banden en werden ze voorzien van nieuwe bedden, een zwaardere accu, een stand-airco, een laadstroomaansluiting, een track & trace systeem en een camerasysteem. Prachtig allemaal, maar daarmee waren ze nog steeds wit. Niet echt een spannende kleur toch? “Klopt”, geeft Lecluse toe. “Een bewuste keuze. Uitstraling is natuurlijk heel belangrijk in onze branche en wit is een mooie basis om er iets opvallends van te maken. Daarin zijn we geslaagd. De combinaties, het zijn plaatjes.”

### SUPERKNAP

Inmiddels rijden de combinaties van Saan FBN kriskras door de EU en vormen ze letterlijk de basis van succesvolle optredens van bands, orkesten en popsterren. “In onze branche gaat het maar om één ding”, vertelt Lecluse. “Betrouwbaarheid, betrouwbaarheid, betrouwbaarheid. Als wij falen, faalt de artiest waarvoor we rijden ook. En stellen we duizenden, soms wel tienduizenden fans teleur. En wil je betrouwbaar zijn als partner, dan heb je betrouwbaar gereedschap nodig. Deze trucks gaan nog jaren mee. Het is superknap dat we dit met z'n allen gerealiseerd hebben. Voor ons zijn deze jong-gebruikte XF's de perfecte keuze – ook voor de bemanningen trouwens. Ja, er was onzekerheid, er was risico. Maar we hadden ook allemaal vertrouwen dat het goed zou uitpakken. En dat blijkt.” ■

# WANNEER KOMT DE CONTAINER 2.0?

Door: Bert Roozendaal

**Zo'n 85 procent van al het stukgoed op transport, zit in een container, weet Erwin Rademakers, programmamanager van het Havenbedrijf Rotterdam. De container is daarmee één van de grootste standaardisaties in de mondiale logistieke keten. De vraag is alleen of anno 2022 ook niet een container wat slimmer kan... Havenbedrijf Rotterdam zoekt het uit.**

**M**et de uitvinding van de zeecontainer in 1955 door Malcom P. Mclean én de nagenoeg gelijktijdige introductie van de twistlock door Keith Tantlinger van Fruehauf hebben deze twee mannen voor een ware revolutie in het vervoer van goederen gezorgd. Inmiddels gaan er zo'n 30 miljoen containers over de wereld en dat aantal zal alleen maar toenemen.

## GIGANTISCH

Het efficiëntievoordeel van de container is gigantisch. Maar toch vervaagt zijn glansrol na 65 jaar een beetje. Want vergeleken bij alle slimme techniek die door de logistiek heden ten dage wordt omarmd, is die prachtige waterdichte container met zijn gestandaardiseerde maatvoering zo langzamerhand ook meteen de meest basale schakel in de hele keten.

## OORVERDOVEND STIL

Waar tijdens het transport in een trailer zowel vervoerders als verladings hun materieel en zendingen onderweg steeds beter

kunnen monitoren, blijft het vanuit de container vaak oorverdovend stil. Van een lading die ergens in de binnenlanden van China of Zuid-Amerika een container ingaat, weten we pas op de eindbestemming of alles er nog is, de reis overleefd heeft en of er onderweg niet mee geknoeid is of iets aan toegevoegd. Ook is er parallel aan diezelfde container nog een dikke begeleidende al of niet elektronische 'paper trail' nodig. Want een container wisselt tijdens zijn reis een aantal malen van vervoerder die allemaal apart een rekening sturen.

## SLIMMER

De ideeën van Rademakers om containers slimmer te maken houden verband met het streven van het havenbedrijf om zelf steeds 'slimmer' te worden. "Wij verwachten over enige jaren de eerste commerciële onbemande schepen aan onze kades. Daarin past dat de containerlading in die schepen qua IT ook een tandje opschaalt." Want ook in de afhandeling kan een container namelijk zelf een rol spelen. "Hij kan bijvoorbeeld tevoren al melden wat hij aan inhoud heeft en wat de toestand daarvan is. En wat als de container straks over een soort 'e-wallet' beschikt? Zodat hij alle



**DOOR DE CONTAINER KRISKRAS  
OVER DE WERELD TE STUREN,  
KUNNEN DATA VERZAMELD WORDEN**



Zo'n 85 procent van al het stukgoed op transport, zit in een container.

handlingskosten zelf direct kan afrekenen? Diezelfde container kan zowel verlader als ontvanger laten weten dat hij op de trein gezet wordt, of ergens stilstaat. Of ongewenst geopend wordt. Bedenk het en het kan.”

### **CONTAINER 42**

Rademaker heeft zijn visie al in praktijk gebracht met zijn 'Container 42'. Dat is een container die voor onderzoeksdoeleinden vol zit met meetinstrumenten, sensoren, track & tracing systemen en goede pen-slots op de deur heeft. Er staat ook 'lading' in. "Door de container kriskras over de wereld te sturen, komen we veel te weten over de continuïteit van de reis en kunnen we data verzamelen over bijvoorbeeld temperatuur, vochtigheid, schokken, hellingshoeken en nog veel meer. Ook willen we weten hoe de meetapparatuur zich houdt onderweg en aan welke eisen die straks moet voldoen.”

### **THE ANSWER IS 42**

'42' is overigens niet de maatvoering van de container, maar een verwijzing naar een science fiction boek van Douglas Adams, waarin een computer na 7,5 miljoen jaar rekenen voorspelt dat het universele antwoord op alles 42 is. "Zo lang willen wij er niet over doen," lacht Rademaker. "En onze container is ook niet hét universele antwoord op alles. Maar ik denk zeker dat met een upgrade van ongeveer 1.000 euro per stuk, containers binnen enige jaren een veel slimmere rol in het transport kunnen spelen. Voor 30 miljoen containers wordt dat weliswaar een enorm bedrag, maar op wereldhandelsschaal is dat peanuts. Bovendien hoeft het niet in één keer. We hebben al één mondiale transportunit. Die moet nu alleen nog naar niveau 2.0." ■



### **MEER WETEN?**

Scan de QR-code





Hughcor:

# HET BLIJFT IN DE FAMILIE

**Ted Hughes is directeur van het Zuid-Afrikaanse transportbedrijf Hughcor. Onlangs schafte hij zijn eerste DAF aan: een XF 480 Space Cab. Die gebeurtenis bracht mooie herinneringen terug uit de jaren tachtig van de vorige eeuw. Zowel voor hem als voor zijn dochter Siobhan.**

In 1968 startte Hughes in het Verenigd Koninkrijk zijn eigen transportbedrijf met één kipper. De zaken gingen goed en binnen de kortste keren had hij tien trekker-oplegger-combinaties rijden door heel Europa. Toen hij in 1980 emigreerde naar Zuid-Afrika, kwam hij in dienst van Swift Transport in buurland Zimbabwe, waar hij drie-en-een-half jaar als chauffeur werkte. “Ik deed er veel ervaring en kennis op”, vertelt hij. “En dat was nodig ook, want het wegtransport in Zuid-Afrika was en is niet te vergelijken met dat in Europa.”

## BETROKKEN

Na bij diverse andere transportbedrijven gewerkt te hebben, begon Ted Hughes in januari 2008 weer voor zichzelf; zijn bedrijf Hughcor is inmiddels uitgegroeid tot een succesvolle, middelgrote transport-onderneming die zich specialiseert in het vervoer over de lange afstand. En hoewel hij al 75 kaarsjes op zijn verjaardagstaart heeft uitgeblazen, is Ted nog steeds zeer betrokken bij het dagelijkse reilen en zeilen van het familiebedrijf. Sterker nog: de krasse zeventiger werkt nog steeds zes dagen in de week. “In deze sector draait alles om passie”, zegt hij. “Zonder passie red je het niet.”

## VROUW

Het woord kwam al voorbij: ‘familiebedrijf’. Het succes van Hughcor is voor een groot deel te danken aan Hughes’ vrouw Ruth, die

operations manager is. “Zij is de motor van ons bedrijf”, aldus een zichtbaar trotse Ted. “Ze werkt ongelooflijk hard om opdrachten binnen te halen en ze zorgt ervoor dat de spullen van onze klanten veilig en op tijd aankomen.”

## DOCHTER

Ook dochter Siobhan is actief betrokken bij het bedrijf. Al vanaf haar tiende is ze dol op alles wat met trucks te maken heeft. “Als kind reed ze tijdens vakanties met me mee”, vertelt Ted Hughes. “Dan zat ze met een boek in de bijrijdersstoel, of lag ze te lezen op het bed achter me. En ondertussen voorzag ze me van koffie en een hapje eten, terwijl ik achter het stuur zat.” Voor iemand die weinig thuis was, vormden de dagen samen met zijn dochter onderweg waardevolle herinneringen voor Ted.

## STUDIE

Na haar studie besloot Siobhan ook bij Hughcor in dienst te treden, waar ze nu verantwoordelijk is voor de boekhouding, personeelszaken en het bijhouden van het dieselverbruik. “Ze heeft inmiddels haar sporen in de transportwereld méér dan verdiend”, aldus Ted Hughes. Toen de nieuwe DAF bij Hughcor het terrein op reed, klom dochterlief meteen achter het stuur, daarmee een zelfde beeld oproepend als 25 jaar geleden, toen ze als tienjarige uit het raam leunde van de DAF die haar vader op dat moment reed.



Toen de nieuwe DAF bij Hughcor het terrein op reed, klonm dochterlief Siobhan meteen achter het stuur, daarmee een zelfde beeld oproepend als 25 jaar geleden, toen ze als tienjarige uit het raam leunde van de DAF die haar vader op dat moment reed.

## KOPPEL

Hughes rijdt al DAF sinds 1985 en was altijd al onder de indruk van de prestaties van de Nederlandse trucks. Het koppel van zijn toenmalige DAF 95 met 430 pk (in die tijd zeker niet kinderachtig) kwam natuurlijk niet in de buurt van dat zijn nieuwe DAF. “Toch reed ik toen al menig concurrent voorbij, zelfs bij de steile Van Reenen Pass”, herinnert hij zich. “Met een volle 50 tons oplegger achter me. Mijn nieuwe DAF maakt op dat gebied uiteraard nog meer indruk.”

## BERGOP

“Trucks mogen weliswaar in Zuid-Afrika niet sneller dan 80 kilometer per uur, het gaat vooral om de hogere snelheid bergop en een veilige vertraging naar beneden”, verduidelijkt Hughes. “Oudere trucks gaan vaak niet sneller dan met 10-15 kilometer per uur bergop, maar met deze nieuwe halen we gemakkelijk 50. De gemiddelde snelheid gaat dus omhoog en dat scheelt tijd.”

## TEVREDEN

Naast de prestaties en het brandstofverbruik van zijn nieuwe DAF is Ted zeer tevreden over de dienstverlening erachter, die wordt uitgevoerd door importeur Babcock. “Samen met DAF maken zij het plaatje compleet. Ga er maar van uit dat na er na deze eerste nog meerdere DAFs zullen volgen.” ■



Siobhan is actief betrokken bij het bedrijf. Al vanaf haar tiende is ze dol op alles wat met trucks te maken heeft.

Meer zien? Scan de QR-code



# PACCAR LADERS

De beste match voor uw elektrische truck



ONTWIKKELD IN SAMENWERKING MET **heliox**

**NIEUW**

PowerChoice 360X kan nu tot drie trucks tegelijk opladen



**PacMobile 40X**

- Max. laadsnelheid van 40 kW
- Mobiele lader
- Plug & play
- Sterk en robuust ontwerp
- Hoogste rendement



**PowerChoice 150X**

- Max. laadsnelheid van 150 kW
- Uit te breiden tot 300 kW
- Eén truck snel laden
- Geschikt om 's nachts twee trucks te laden
- Aparte laadpaal met twee dispensers
- Klaar voor de toekomst



**PowerChoice 180X/360X**

- Max. laadsnelheid van 360 kW
- Maximaal drie afzonderlijke dispensers
- Snel laden van maximaal drie trucks
- Geschikt om 's nachts twee of zelfs drie trucks te laden
- Hoogste efficiëntie
- Klaar voor de toekomst



Keuze uit twee motoren en vijf accupakketten

# DAF VERLEGT OPNIEUW GRENZEN MET XD EN XF ELECTRIC

**DAF Trucks gaat vanaf begin 2023 de eerste volledig elektrische versies produceren van de Nieuwe Generatie DAF XD en XF. DAF laat de transporteur daarbij kiezen uit een compleet nieuwe reeks modulair opgebouwde elektrische aandrijflijnen met vermogens tussen 170 en 350 kW. Afhankelijk van het batterijpakket hebben de voertuigen een actieradius tot meer dan 500 kilometer op één lading.**

*Tekst: Bert Roozendaal*

**H**iermee onderstreept DAF Trucks opnieuw zijn leidende positie op het gebied van schoon 'zero-emissie' wegvervoer. DAF was de eerste vrachtwagenfabrikant in Europa die in 2018 al een volledig elektrische distributietruck kon aanbieden. Inmiddels heeft het merk door heel Europa tientallen BEV CF Electric trekkers en bakwagens verkocht aan vervoerders die net als DAF het voortouw willen nemen in zero-emissie transport.

## **NEXT LEVEL ELEKTRISCH TRANSPORT**

Met de nieuwe generatie BEV-voertuigen brengt DAF elektrisch rijden in één keer een grote stap verder. Er valt voor een transporteur veel te kiezen, want DAF dekt nu met twee geheel nieuwe elektrische motoren en vijf verschillende vermogensklassen het hele transportspectrum af met actieradii van 200 tot meer dan 500 kilometer zonder bijladen. Daarmee kan elke vervoerder precies dat BEV-voertuig configureren dat optimaal past bij de specifieke inzet.

**DAF VERLEGT OPNIEUW GRENZEN MET XD EN XF ELECTRIC**





Het nieuwe DAF-programma elektrische voertuigen begint met de New Generation XD Electric 170e. Die is uitgerust met een nieuwe PACCAR EX-D1 permanente magneet e-motor van 170 kW (230 pk). De energie komt standaard uit een batterijpakket met twee cellen van in totaal 210 kWh, wat goed is voor zo'n 200 'zero emission' kilometers. Dat maakt de XD 170e tot het ideale voertuig voor de stadsdistributie en afvalinzameling op korte en middellange afstand. Zeker wanneer de chauffeur tussendoor nog kan bijladen tijdens zijn pauze of tijdens het laden of lossen van goederen.

Diezelfde PACCAR EX-D1 e-motor is er voor de DAF XD ook met vermogens van 220 kW (300 pk) en 270 kW (370 pk), in combinatie met een batterijpakket met drie 300 geschakelde cellen goed voor een actieradius van meer dan 300 'zero emission' kilometers. De vervoerder kan optioneel zelfs kiezen voor een vijfcellig batterijpakket. Dan heeft hij of zij het maximale bereik van meer dan 500 kilometer op één lading tot zijn beschikking.

Voor het zwaardere werk levert DAF vanaf 2023 in zowel de XD als de XF de eveneens nieuwe PACCAR EX-D2 krachtbron. Deze elektromotor met levert nóg hogere vermogens van 270 kW (370 pk), 310 kW (420 pk) en zelfs 350 kW (480 pk). De krachtigste versies komen standaard in combinatie met vier batterijcellen die het voertuig afhankelijk van de omstandigheden en inzet een 'zero-emissie' actieradius geven van meer dan 400 kilometer. Ook hier is een vijfcellig pakket optioneel.

### **INTERNATIONAAL**

In combinatie met dat grootste batterijpakket haalt ook de sterkere PACCAR EX-D2 e-motor – afhankelijk van de omstandigheden – afstanden van meer dan 500 kilometer op één lading. En daarmee komt internationaal elektrisch transport plotseling dichtbij. Want met een beetje slimme planning en bijladen, is het dan mogelijk om meer dan 1.000 volledig elektrische kilometers per dag te maken. Dat is ruim voldoende want binnen de wettelijke 10 rij-uren komt geen chauffeur daar aan.

### **BLIKSEMSNEL LADEN**

Laden en bijladen is bij de nieuwe generatie XD en XF Electric weer verder verbeterd. DAF gebruikt de techniek van het snelladen (AC – wisselstroom) waarmee met vermogens tot 325 kW, een volledig leeg batterijpakket met bijvoorbeeld drie cellen nu in iets meer dan 45 minuten weer op een capaciteit van 80% zit. Daarmee kan een vervoerder nu ook in het interregionale verkeer zijn diensten volledig elektrisch aanbieden. Overigens kan elke DAF Electric optioneel met 22 kW met gelijkstroom worden opgeladen, wat enorm veel flexibiliteit geeft, bijvoorbeeld in gebieden waar geen infrastructuur voor het snelladen beschikbaar is.

### **OPBOUWVRIENDELIJK**

De uitdaging voor elke truckfabrikant is waar hij de batterijpakketten



**MET EEN BEETJE SLIMME  
PLANNING EN BIJLADEN  
IS HET MOGELIJK  
OM MEER DAN 1.000  
VOLLEDIG ELEKTRISCHE  
KILOMETERS PER DAG  
TE MAKEN. EN DAARMEE  
KOMT INTERNATIONAAL  
ELEKTRISCH TRANSPORT  
PLOTSELING DICHTBIJ.**



De Nieuwe DAF XD en XF bieden ruime keuze aan e-motoren en batterijpakketten waardoor volledig elektrische actieradii mogelijk worden van 200 tot meer dan 500 kilometer. Waarmee DAF ook voor elke 'zero emission' toepassing een oplossing op maat levert.

laat zonder de opbouw in de weg te zitten. Het antwoord van DAF is heel slim gebruik te maken van de beschikbare ruimte. Bij De New Generation DAF is het mogelijk de batterijen modulair aan het chassis te plaatsen, waarbij er verschillende opzetten mogelijk zijn. Daardoor de nieuwe XF en XF Electric dezelfde opbouwvriendelijkheid als de bestaande modellen van de Nieuwe Generatie DAF-serie. Dus met ruimte voor een zijlader opbouw en steunpoten. Er is zelfs een elektrische PTO.

### **BESCHEIDEN ONDERSCHIED**

Uiteraard hebben de elektrische uitvoeringen van de New DAF XD en XF hetzelfde aantrekkelijke exterieurdesign als de diesel-aangedreven versies. Maar er zijn subtiele verschillen die aangeven dat er een volledig zero-emissievoertuig voor je staat. Zo zijn er bescheiden blauwe accenten in grille en koplampen en hebben de Nieuwe Generatie BEV-voertuigen uiteraard een wat anders uitgelegd digitaal dashboard. Daar kan de chauffeur zien wat zijn verbruik in kW is en hoeveel hij nog overheeft en dus hoe ver hij nog kan rijden. Het optionele navigatiesysteem geeft bij de XD en XF Electric zelfs ook aan waar de openbare laadstations zich bevinden.

### **DAF LEVERT OOK LAADINFRASTRUCTUUR**

Waarmee DAF zich duidelijk onderscheidt, is dat het merk de vervoerder verder ontzorgt met een compleet aanbod aan laadoplossingen. DAF levert een uitgebreide serie mobiele en vaste PACCAR laadstations, die optimaal zijn toegesneden voor het gebruik met de nieuwe XD en XF maar waaraan ook de huidige elektrische CF's, LF's, bestel- en zelfs personenauto's kunnen opladen. Afhankelijk van wat ter plaatse mogelijk is, kunnen de PACCAR installaties vermogens tot 350 kW leveren voor ultrasnel laden. Uiteraard ondersteunt DAF zijn klanten met op maat gesneden verkoopadvies op basis van geavanceerde routesimulatiemodellen voor een soepele omschakeling naar zero emissie e-trucks.

### **VANAF NU TE BESTELLEN**

Wie volgend jaar met een nieuwe XD of XF Electric wil rijden, kan hem vanaf nu al bestellen. Uiteraard komen er verschillende asconfiguraties en cabinevarianten beschikbaar. Eén ding is duidelijk: met de nieuwe DAF XD en XF Electric bouwt DAF haar toonaangevende positie op het gebied van milieuvriendelijke toepassingen verder uit. ■



Blauwe accenten in de koplampen en grille geven aan dat er onder de fraaie en comfortabele cabines een fluisterstille elektromotor schuil gaat.

**SUBTIELE ACCENTEN  
IN HET AANTREKKELIJKE  
DESIGN VAN DE TRUCK  
GEVEN AAN DAT  
ER EEN VOLLEDIG  
'ZERO-EMISSION'  
VOERTUIG  
VOOR JE STAAT**



**ELKE DIRKS: “BIJ  
AUTOMOTIVE COLOR  
DESIGN GAAT HET  
NIET ALLEEN OM EEN  
TINT. JE MOET HET  
HELE SAMENSPEL VAN  
EFFECTEN, HELDERHEID  
EN DE GEBRUIKTE  
PIGMENTEN GOED OP  
ELKAAR AFSTEMMEN.”**



Meer dan alleen geel

# TUSCAN YELLOW: SPRANKELEND, OPVALLEND, MODERN

Het is het grootste ontwerp- en ontwikkelingsproject uit de geschiedenis van DAF: de New Generation DAF met de nieuwe modellen XD, XF, XG en XG+. Heel consequent werden en worden ze gepresenteerd in 'Tuscan Yellow'. Sprankelend. Opvallend. Modern.

“De introductiekleur is meer dan alleen een kleur: het is een communicatiemiddel”, vertelt DAF designer Bart van Lotringen. “Je wilt de interesse voor je nieuwe product wekken en je wilt dat de kwaliteit er vanaf spat in elke brochure en in alle wervende video's. Natuurlijk kan de klant zijn voertuigen bij ons in iedere kleur krijgen die hij wil. We kunnen af fabriek een 3.000 kleuren leveren, zodat nagenoeg elke vervoerder zijn eigen huiskleur kan vinden. En wat zie je? Dat rond de 70 procent van de trucks in een witte kleur besteld wordt. Toch merken we dat bij de eerste kennismaking met onze nieuwe trucks de introductiekleur een belangrijke 'trigger' is. Hoe opvallender de kleur, hoe meer aandacht het voertuig trekt.”

## ROL VAN KLEUR

De lak die DAF gebruikt, komt van Axalta Coating Systems uit Wuppertal. Daar is Elke Dirks al sinds 1995 OEM-kleurontwerper. “Mensen onderschatten vaak de rol van kleur,” is haar overtuiging. “Maar vergeet niet: het eerste wat we waarnemen als we een

product zien, is de kleur. Dat gaat in milliseconden. Dat geldt niet alleen bij voertuigen, maar eigenlijk bij alles. Pas daarna zien we de vorm, het gebruikte materiaal, oppervlak en de functie. 80 procent van alle aankoopbeslissingen nemen mensen op basis van kleur: zo sterk is de emotie die een goed gekozen kleur opwekt.”

## TRENDS

“Toen Bart van Lotringen ons benaderde, legde hij uit dat hij voor de introductie van de nieuwe generatie DAF een felle, hoogwaardige kleur zocht,” vertelt Martin Steinmüller, Color Demand Manager bij Axalta. “Ik had op dat moment nog helemaal geen concrete kleur in mijn hoofd,” vertelt Bart. “Daarom hebben we ons eerst georiënteerd op bestaande kleuren, om zo te bekijken wat zowel esthetisch en technisch haalbaar zou zijn. Gelukkig hadden we hulp van Elke Dirks. Die weet heel veel van trends in de industriële kleurenvulling. Zo konden we het aantal kleuren snel terugbrengen en meer richting aan onze zoektocht geven.”



Bart van Lotringen: "De introductiekleur is meer dan alleen een kleur: het is een communicatiemiddel".



Voor de introductie van de nieuwe generatie trucks zocht DAF een felle, hoogwaardige kleur.



Martin Steinmüller, Color Demand Manager bij Axalta.

## WAT IS NU PRECIES TUSCAN YELLOW?

De introductiekleur Tuscan Yellow voor de nieuwe generatie DAFs is niet op papier te reproduceren. Maar hij komt wel voor op de door alle drukkers over de hele wereld gebruikte PMS-schaal, ook wel Pantone schaal genoemd. Op die kleurenwaaier wordt het heldere dooiergeel 'Tuscan Sun' genoemd. Het Toscaans geel op de nieuwe DAFs is echter véél meer dan één tint; afhankelijk van de lichtinval is het een steeds wisselend, levendig reflecterend kleurenorkest.

"Toen ik voor de eerste keer een kleurenstaal Tuscan Yellow in mijn handen had, kreeg ik associaties met een verchroomd oppervlak", weet Bart van Lotringen nog. "Die kleur dééd iets met me, hij is echt opwindend. Kleur is zeker emotie. Maar dit effect had ik tevoren niet kunnen omschrijven toen ik uitlegde naar waar ik op zoek was. Wat dat betreft heeft deze kleur mijn verwachtingen echt overtroffen."



### EMOTIES

Elke Dirks: “De voorkeuren voor voertuigkleuren veranderen voortdurend, dat moet je scherp in de gaten houden. De voorkeur voor een kleur is onderhevig aan de tijdgeest, aan klantgroepen, maar ook nieuwe pigmenten hebben een grote invloed. Vroeger kwam een klant met ‘doet u mij maar een zonnig geel’. Vandaag leggen ze veel meer een gevoel voor kleur of een specifieke emotie in hun vraag. Dat deed Bart eigenlijk ook. In het geval van DAF moest de toekomstige introductiekleur positiviteit, kwaliteit, dynamiek en kracht benadrukken. Daarmee hadden we niet meteen één kleur, maar wel een aantal allemaal heldere felle kleuren waarmee we verder konden.”

### VOORKEUR VOOR FEL

“Bij DAF hebben we een voorkeur voor felle promotionele kleuren”, onderstreept Bart van Lotringen. “Dat komt omdat een vrachtwagencabine grote verticale vlakken heeft. Daarop reflecteert het licht heel anders dan bijvoorbeeld op de horizontale oppervlakken van een personenauto. Voor de nieuwe generatie DAF wilden we een superheldere kleur. En dat is waar je Martin Steinmüller voor nodig hebt. Want het is absoluut niet eenvoudig om een felle kleur in de juiste verzaadiging te mengen. Uiteindelijk mengde Martin voor ons een tiental tinten waaruit we konden kiezen. Daarmee hebben een aantal modeltrucks gespoten. Zo konden we precies nagaan welke kleuren de contouren van onze nieuwe lijn het beste zou laten uitkomen.”

### MEER DAN ALLEEN GEEL

“Bij automotive color design gaat het niet alleen om een tint. Je moet het hele samenspel van effecten, helderheid en de gebruikte pigmenten goed op elkaar afstemmen”, legt Elke Dirks uit. “Een DAF-truck imponeert mij vanwege zijn prachtige aerodynamica en

krachtige rondingen. Die vormen doen ook wat met een kleur. Als je die goed kiest, komt het ontwerp nog beter tot z'n recht.” Ter verduidelijking buigt ze een staalplaatje waarop het Tuscan Yellow gespoten is. “Zie je hoe de kleur verandert als ik het oppervlak rond maak? Dit Tuscan Yellow verbergt onderhuids een heel spectrum van verschillende geeltinten, met daarin een prachtig licht-donker verloop en sterk accentuerende heldere lichtpuntjes. Dat is meer dan alleen geel!”

### LOEPZUIVER

Een kleur op een truck zetten is één ding. Maar zorg je ervoor dat de kleur overal hetzelfde overkomt? Bart van Lotringen vindt dat inderdaad een uitdaging. “Dat zullen van geval tot geval moeten aanpakken. Ons uitgangspunt is natuurlijk de echte truck. Daarop klopt de kleur helemaal. De uitdaging is in dit geval Tuscan Yellow overal hetzelfde tot z'n recht te laten komen: in video's, op foto's, in de brochure maar ook op bijvoorbeeld een tentoonstelling als de IAA Transportation 2022, waar onze juwelen perfect uitgelicht worden. Al die aspecten zijn in de uiteindelijke beslissing voor de promotionele kleur meegenomen. Ik ben er erg trots op.”

### TRENDS

Kleuren voor trucks kijken sowieso vaak af van de trend bij de personenwagens. “Die zijn de laatste jaren vooral in één van de 50 ‘shades of grey’”, vertelt Elke Dirks “Geel is echter duidelijk aan een opmars bezig en heeft toekomst.” Iets soortgelijks gebeurt ook bij trucks, weet Bart van Lotringen. “Toen wij vorig jaar onze nieuwe generatie trucks in Tuscan Yellow introduceerden, zagen we dat ook vervoerders in de ban raakten van deze prachtige kleur. Het aantal bestelde trucks in een gele kleur is sinds die tijd verdubbeld.” ■





**“VOOR VEEL KLANTEN  
IS EEN TRUCK  
EEN BELANGRIJK  
VISITEKAARTJE,  
EEN DEEL  
VAN HUN IDENTITEIT.”**

Jop Kerkhof: “Voordat we überhaupt beginnen met de ontwikkeling van een nieuwe accessoire inventariseren we de wensen en mogelijkheden”

Nieuwe generatie accessoires voor New Generation DAF

# VAN IDEE NAAR ACCESSOIRE

**De DAF XD, XF, XG en XG+ zetten een nieuwe standaard in de truckindustrie. De accessoires die ontwikkeld werden voor de ‘New Generation DAF’ natuurlijk van hetzelfde topniveau zijn. Wat komt er kijken bij de ontwikkeling daarvan? Een inkijkje in de totstandkoming van DAF-accessoires.**

**B**ij het ontwerpen, produceren, testen en finetunen van de accessoires voor de nieuwe XF, XG, XG+ en de gloednieuwe XD zijn veel specialisten betrokken. Product managers en designers van DAF werken daarbij nauw met elkaar samen. Achter de ontwikkeling van bijvoorbeeld het DAF Night Lock, de DAF Cool Ultimate standaardco en DAF Roof Bar gaan jaren van ontwikkeling vooraf. Want de volledig nieuwe cabines en de verschillende accessoires moesten natuurlijk wel perfect samengaan.



De Roof Bar moet onder alle omstandigheden op de cabine vast blijven zitten

## UITGANGSPUNT: PREMIUM UITSTRALING

DAF's Design Director Bart Van Lotringen legt uit: "De uitstraling die we de nieuwe trucks meegeven, kan in één woord worden samengevat: 'premium'. En dat moet dus ook gelden voor de DAF accessoires die de eigenaar of chauffeur kan toevoegen om zijn truck nóg persoonlijker te maken. Voor veel klanten is een truck een belangrijk visitekaartje, een deel van hun identiteit en een manier om zich te onderscheiden. Dat begrijpen wij als geen ander."

## FUNCTIONEEL EN FRAAI

"Voordat we überhaupt beginnen met de ontwikkeling van een nieuwe accessoire inventariseren we de wensen en mogelijkheden", vervolgt Jop Kerkhof, product manager bij PACCAR Parts. "Wat zijn de eisen die de klanten er aan stellen, welke eisen stellen onze dealers? Neem de nieuwe Roof Bar. Natuurlijk moet die zowel functioneel als een verfraaiing van de truck zijn, maar er spelen meer factoren mee. Wat is een redelijke prijs? Welke materiaalkeuzes zijn er? Hoe garanderen we een constante, premium kwaliteit? Pas als we alle antwoorden hebben, stellen we een lijst met specificaties op waarmee het ontwerpteam aan de slag kan."

## VAN PAPIEREN PROTOTYPE NAAR PRAKTIJK

Leveranciers ontvangen vervolgens gedetailleerde CAD-tekeningen die als basis dienen voor een eerste prototype op papier en

later een functioneel prototype. Kerkhof: "Met zo'n functioneel proefmodel testen we van alles. Bijvoorbeeld het gemak van montage, of de constructie van de beugel waterdicht is en hoe het geheel oogt en 'voelt' boven op de cabine. En veiligheid is natuurlijk belangrijk. Zo moet de Roof Bar onder alle omstandigheden op de cabine vast blijven zitten en we weten onder welke extreme omstandigheden onze trucks soms moeten werken. Vast is bij ons daarom ook écht vast." Van Lotringen vult aan: "Met onze testprogramma's gaan we heel ver, want we nemen de ontwikkeling van accessoires net zo serieus als de ontwikkeling van onze trucks. We moeten simpelweg honderd procent tevreden zijn over productkwaliteit en veiligheid. En ook aan het uiterlijk stellen we hoge eisen, want styling en functionaliteit gaan hand in hand. Pas daarna geven we opdracht om het definitieve prototype in productie te nemen."

## OPSCALEN NAAR PRODUCTIE

Volgens Kerkhof kan het vanaf dat moment nog maanden en zelfs jaren duren voordat nieuwe DAF accessoires op de markt beschikbaar zijn. "Leveranciers moeten materialen inkopen, lasmatten maken, buigsystemen inrichten en soms zelfs complete productielijnen opzetten. We leggen met zijn allen een lange reis af van eerste idee tot uiteindelijk accessoire. Soms kent die reis obstakels, omwegen en onverwachte tussenstops. Maar onze gezamenlijke eindbestemming rechtvaardigt dat: het moet gewoon perfect zijn. Altijd." ■

**"WE NEMEN DE ONTWIKKELING VAN ACCESSOIRES  
NET ZO SERIEUS ALS DE ONTWIKKELING VAN TRUCKS."**



### DAF ACCESSOIRES TOP 5

1. DAF Cool Ultimate, stand airco
2. DAF Night Lock
3. DAF Textiel en Rubberen Matten
4. DAF Roof Bar
5. DAF Magnetrón



Bekijk hier  
alle accessoires  
voor de New  
Generation DAF

# PACCAR Financial



- In-house finance company of DAF Trucks and a pan-European organisation
- Financing, leasing and additional services for new and used DAF trucks, trailers and bodies
- 60 years of experience and dedicated to the transport industry
- Committed to the success of your business through the provision of flexible funding solutions



[www.paccarfinancial.eu](http://www.paccarfinancial.eu)

**DAF**  
Used Trucks

**PACCAR**  
FINANCIAL

**DAF**  
A PACCAR COMPANY