

PACCARWORLD

DAF in action

Magazine van DAF Trucks N.V.

nummer 1, 2007



'International Truck of the Year' jury-voorzitter Andy Salter:

***“Zeer onder de indruk
van DAF XF105”***



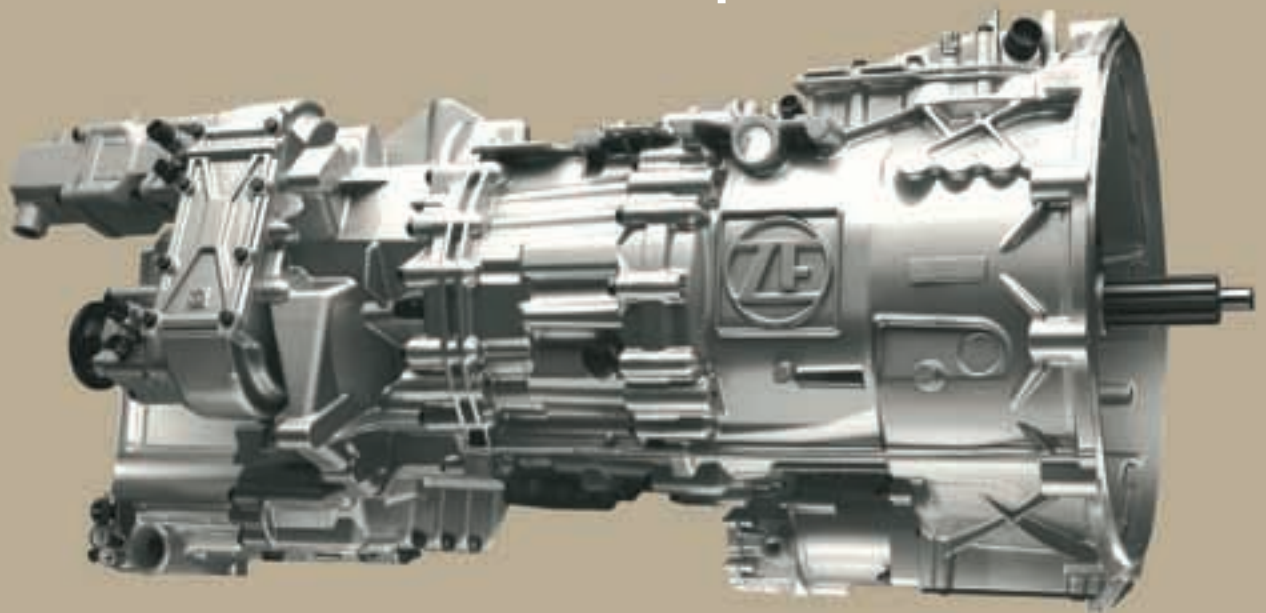
DAF

A PACCAR COMPANY

ZF technologie –
een intelligente keuze.



Want met de AS-Tronic rijdt u
automatisch ontspannen.



www.zf.com

Of het nu zwaar vrachtvervoer, distributieverkeer of gespecialiseerde voertuigen zijn – de nummer 1 onder de geautomatiseerde versnellingsbakken maakt chauffeurs het werk lichter. Ontspanning op lange afstand, in de drukke stad en ook bij het gevoelige rangeren – automatisch! DAF AS-Tronic. Ontspannen rijden.

Aandrijf- en chassistechniek



4. DAF Nieuws
6. XF105: 'International Truck of the Year 2007'
8. DAF XF105: meer dan 20.000 exemplaren verkocht
11. Nederland verlengt proef lange, zware voertuigen
19. PACCAR World
20. Unieke marktpositie DAF Components
22. Bertschi prijst flexibiliteit DAF CF
24. Afleiding grootste risico verkeersveiligheid
26. Nieuwe wetgeving zichtvelden
28. Prototype Hybridetruck
30. Van Gansewinkel toonaangevend in afvalverwerking

10 jaar a PACCAR Company!

Afgelopen november was het exact tien jaar geleden dat het Amerikaanse PACCAR alle aandelen DAF Trucks N.V. kocht. DAF werd daarmee **a PACCAR Company** en behoorde in één klap tot een van de grootste en meest winstgevende truckproducenten ter wereld.

Terugkijkend op een decennium opererend onder de vlag van PACCAR, kunnen wij uitermate tevreden zijn over wat er allemaal is gerealiseerd.

In tien jaar tijd is de productie ruim verdubbeld, tot meer dan 50.000 trucks per jaar. Het marktaandeel in de klasse boven de 15 ton is gestegen van 8,6% in 1996 tot meer dan 14%. Omzet en winst zijn eveneens tot recordhoogtes gestegen. En DAF is niet alleen de snelst groeiende truckproducent van Europa, het is tevens de meest winstgevende.

Op alle fronten hebben wij de afgelopen jaren record op record gestapeld.

En er is meer geïnvesteerd dan ooit tevoren. In een compleet nieuwe motorenfabriek bijvoorbeeld, in vergaande robotisering in onze productiebedrijven in Eindhoven en het Belgische Westerlo en in de meest geavanceerde kwaliteitssystemen, zoals Six Sigma en ISO-TS 16949. Daarmee heeft DAF een primeur in de truckindustrie. Er werd een zeer geavanceerd geluidmeetgebouw in gebruik genomen en momenteel worden tientallen miljoenen geïnvesteerd in de bouw van een ultramodern motorentestcentrum met twintig state-of-the-art motorentestcellen.

En er is en wordt onophoudelijk geïnvesteerd in de vernieuwing van ons productenprogramma, inclusief de ontwikkeling van een compleet nieuwe generatie PACCAR Euro 4 en Euro 5 motoren. Als kroon op het werk mocht DAF in de afgelopen tien jaar bovendien drie keer de International Truck of the Year award in ontvangst nemen; voor de XF95, voor de LF serie en meeste recent voor de nieuwe XF105, die werd gekozen tot Truck of the Year 2007!

In tien jaar tijd is er geweldig veel tot stand gebracht. Door hard te werken en continu te streven naar de hoogste efficiency en de beste kwaliteit. Door de klant altijd centraal te stellen. Door te investeren in producten, in onze productiebedrijven en vooral ook in mensen, in onze medewerkers. En door maximaal gebruik te maken van de synergie en andere voordelen die het onderdeel zijn van PACCAR biedt.

Het succes van DAF Trucks is echter vooral te danken aan de geweldige inzet, kennis en kunde van onze medewerkers, van onze dealers en leveranciers en hun medewerkers en niet in de laatste plaats aan de loyaliteit van onze klanten. Die loyaliteit laat zich het beste belonen met een perfect product en een uitstekende service. Daar staan wij voor!

Colofon

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

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

Vormgeving en druk: GPB bv, Leiderdorp


Aad Goudriaan
President-directeur
DAF Trucks N.V.



DAF en Pure

Het Ierse Parlementslicid en Minister van Milieu, Erfgoed en Locale Overheden Dick Roche heeft een project geïnitieerd om de strijd aan te gaan met het toenemende probleem van zwerfafval en kleinschalige, illegale afvaldumping. Binnen het regionale PURE-project (de afkorting van Protecting Uplands & Rural Environments) werkt een aantal overheidsinstellingen uit de regio Dublin en Wicklow hiertoe samen met organisaties op het gebied van milieu, toerisme en milieu. Er is een centraal telefoonnummer in het leven geroepen waar mensen klachten omtrent zwerfafval of illegale dumping kunnen melden. Daarnaast zijn educatieprogramma's gestart en is een 13-tons DAF LF45 in gebruik genomen voor de afvoer van afval. Deze is geleverd door de Ierse dealer Jimmy Healy & Sons Commercials, in samenwerking met DAF Distributors Ireland Ltd.



Vlnr. Denis Healy (Jimmy Healy & Sons Commercials), Simon Teevan (DAF Distributors Ireland), Jimmy Healy (Jimmy Healy & Sons Commercials) die de sleutels overdraagt aan Tom Lyng van Coillte (het Ierse Nationale Bosbouw organisatie). In de truck zit parlementslicid Dick Roche, Minister van Milieu, Erfgoed en Locale Overheden.

DAF behaalt ISO/TS 16949-norm

DAF Trucks N.V. voldoet als eerste truckfabrikant ter wereld aan de nieuwe wereldstandaard in kwaliteit, de ISO/TS 16949-norm. Ten opzichte van de ISO 9001-normering, die DAF al in 1992 behaalde, legt de nieuwe standaard meer nadruk op aspecten als continu verbeteren en het voorkomen van verspilling.

ISO/TS 16949 is de nieuwe wereldstandaard voor kwaliteitsmanagementsystemen voor de automotive industrie.

"Met ISO/TS 16949 zet DAF een nieuwe en belangrijke stap naar nog hogere kwaliteit en nog hogere klanttevredenheid", aldus Jos Smeters, Directeur Operations van DAF Trucks N.V. "De nieuwe wereldstandaard legt meer nadruk op aspecten als continu verbeteren en het voorkomen van afwijkingen en verspillingen. Daarmee sluit het naadloos aan bij het DAF Productie Systeem en methodieken als Six Sigma en Kaizen, belangrijke instrumenten in DAF's race zonder einde naar een steeds hogere kwaliteit en klanttevredenheid."

De ISO/TS 16949-certificering werd afgenomen door Lloyd's Register Quality Assurance. Dat concludeerde: "Het kwaliteitsmanagement van DAF Trucks N.V. is een effectief gereedschap met als resultaat hoge procesprestaties die continu verbeterd worden."

Jos Smeters, directeur Operations en rechts op de foto, neemt het ISO/TS 16949-certificaat in ontvangst van Ronald Pels, lead assessor van Lloyd's Register Quality Assurance.



Ambitieuze nieuwkomer

'Kometa International Transportation Logistics Inc. Co.' is een nieuwe ster aan het firmament van de Turkse transportwereld. DAF-importeur en tevens trailerproducent Tirsan leverde onlangs twaalf DAF XF95.480 trekkers en twaalf Tirsan Maxima opleggers af aan de ambitieuze nieuwkomer. "We hebben voor DAF en Tirsan gekozen vanwege de lage operationele kosten en de hoge restwaarde van de combinaties", aldus Selahattin Guner, General Manager van Kometa. De voertuigen worden vooral ingezet voor het transport van textielproducten van de Turkse producent ILK-ON naar Rusland en Oekraïne.



Vier maal DAF LF45 voor Zegwaard

Onlangs nam de Nederlandse firma Zegwaard Delft vier nieuwe DAF LF45 bakwagens in gebruik. De trucks worden ingezet voor klant 'Van Dam Quality Beds', met acht vestigingen in het westen van Nederland al zestig jaar lang een 'autoriteit op het gebied van gezonde nachtrust.'

Nadat de klant bij Van Dam een kwaliteitsbed heeft gekocht mag hij natuurlijk verwachten dat ook de bezorging van het bed tot in de puntjes is geregeld. De logistiek wordt volledig verzorgd door Zegwaard Delft B.V. Deze verzorgt de bezorging en de assemblage van de bedden bij de klanten thuis. De voor de bezorging gebruikte LF45's zijn alle voorzien van een luchtgeveerde achteras voor het eenvoudig wisselen van de laadbakken.



Duitse DAF is 'Supertruck 2006'

Min of meer toevallig deed de Duitse chauffeur Joachim Nowotny mee met de door het Duitse truckersblad 'Trucker' georganiseerde 'Supertruck'-verkiezing. Tot zijn grote verrassing verkozen de lezers zijn XF95 Super SpaceCab met oplegger tot de mooiste in zijn categorie. De airbrushtekeningen (gemaakt door Lothar Bohn) tonen verschillende beelden van de beroemde slag bij Little Big Horn tussen indianen en de cavalerie.



DAF LF onderscheiden

Door het toonaangevende weekblad 'Gazeta Finansowa' uit Polen, is de DAF LF-serie onderscheiden tot 'Beste distributietruck voor het midden- en klein-bedrijf 2006'. 'Gazeta Finansowa' is een financiële krant, die elke week in een oplage van 20.000 exemplaren wordt verspreid onder algemeen directeuren, financieel directeuren en managers van Poolse bedrijven. De officiële overhandiging van de onderscheiding vond begin januari plaats.



Jean-Pierre Depaemelaere benoemd in Raad van Commissarissen DAF

De heer Jean-Pierre Depaemelaere is per 1 januari 2007 benoemd tot lid van de Raad van Commissarissen van DAF Trucks N.V., aldus Mark C. Pigott, chairman and chief executive officer van PACCAR en voorzitter van de Raad van Commissarissen van DAF.

De Belg Jean-Pierre Depaemelaere was tot zijn pensioen lid van het General Management Committee van Tractebel in België, de energie- en dienstverleningsdivisie van SUEZ. Hij voltooide een 32-jarige carrière in de Energy and Services sector, waarvan 20 jaar in senior managementfuncties en vijftien jaar als lid van het General Management Committee van de beursgenoteerde bedrijven EBES, Electrabel, Distrigas en Tractebel.

Momenteel vervult de heer Depaemelaere diverse functies. Zo is hij lid van het Belgium Governance Institute, lid van het Audit Committee Institute, bestuurslid van het Vlaams Centrum voor Kwaliteitszorg (VCK) en lid van de Koninklijke Belgische Academie voor Toegepaste Wetenschappen. In 1999 ontving hij de eervolle Belgische onderscheiding voor Officier in de Orde van de Koninklijke Leeuw. "PACCAR is zeer verheugd dat de heer Depaemelaere is toegetreden tot de Raad van Commissarissen van DAF. Zijn ondernemerskwaliteiten, communicatieve vaardigheden en brede ervaring, zowel op zakelijk gebied als op het gebied van Human Resource Management, bieden een breed perspectief dat ten goede zal komen aan DAF en al haar belanghebbenden", aldus Pigott.

Jean-Pierre Depaemelaere is de opvolger van Herman Santens, die zich na dertien jaar te zijn lid geweest van de Raad van Commissarissen van DAF Trucks N.V., heeft teruggetrokken. "De heer Santens heeft zijn jarenlange ervaring, zijn wijsheid en zijn kritische analyses met ons gedeeld en heeft bijgedragen tot het definiëren en zekerstellen van de strategische richting van de onderneming, met name die van onze Belgische productiefaciliteit in Westerlo. Zijn buitengewone kennis van internationaal zakendoen, zijn toewijding en ondernemerschap en zijn oprechte begrip van inter-persoonlijke relaties binnen een wereldwijde onderneming zijn van grote waarde geweest voor de groei van DAF Trucks N.V.", aldus Pigott.

'International Truck of the Year' jury-voorzitter Andy Salter

"De jury was zeer onder de"

Met een duidelijke voorsprong werd de DAF XF105 gekozen tot 'International Truck of the Year 2007'. Een interview met Andy Salter, voorzitter van de internationale jury, over de achtergronden van deze prestigieuze onderscheiding onthult waarom DAF's vlaggenschip de meest begeerde erkenning in de truckindustrie won. "De onderscheiding voor de XF105 zet DAF's reputatie voort op het gebied van uitstekende trucks voor de lange afstand."

"Als het fysiek mogelijk zou zijn, was ik geboren met diesel in mijn aderen. Ik groeide op met trucks en temidden van het wegtransport", zegt Salter. "Mijn schoolvakanties bracht ik grotendeels door in de truck van mijn vader, rijdend door Engeland met ladingen die varieerden van staal tot aardappels. Vanaf mijn prille jeugd was ik verslaafd aan het wegtransport. En na mijn afgeronde, universitaire studie politicologie en sociologie begon ik een studie naar het leven van lange-afstandschauffeurs. Als onderdeel daarvan werd ik zelf vrachtwagenchauffeur."

Commercial Motor

Dat leidde tot een baan als testchauffeur bij Truck Magazine, het bekende maar inmiddels opgeheven Britse maandblad. Andy Salter is nu redacteur van Commercial Motor, het gezaghebbende Britse transportweekblad. En diens nieuwe internetsite voor de wegtransportsector – www.roadtransport.com – die deze winter wordt gelanceerd. "In 2004 werd ik gekozen tot voorzitter van de International Truck of the Year jury. Zoals je mag verwachten neem ik deze taak zeer serieus en ik verwacht van de overige juryleden hetzelfde. Het is een prestigieuze onderscheiding en elke stem die wordt uitgebracht moet een gerechtvaardigde zijn."

Verkiezingscriteria

Het specifieke criterium voor het kiezen van de International Truck of the Year is de bijdrage die het voertuig levert aan efficiënt goederenvervoer over de weg. Andy Salter: "Ik blijf mezelf en de andere juryleden hier permanent aan herinneren. Deze onderscheiding is voor de bijdrage aan transportefficiency. Niet voor het modernste of meest innovatieve voertuig, maar voor het meest efficiënte. Het is duidelijk dat iedereen dit anders kan interpreteren, daarom vind ik dat de keuze een afspiegeling moet zijn van de situatie in de markt van elk individuele jurylid. Zo heeft de Britse markt veel slechte ervaringen gehad met voertuigen die vol innovaties zaten en die op papier zeer efficiënt leken, maar die in het dagelijkse gebruik onbetrouwbaar bleken. Als resultaat daarvan heeft efficiency in mijn geval vooral te maken met degelijkheid,



e indruk van de XF105"



De jury

De IToY jury bestaat uit twintig leden, afkomstig uit landen in Oost- en West-Europa. Door de jaren heen is het aantal juryleden gegroeid en met de uitbreiding van de EU is ook het aantal journalisten toegenomen uit nieuw toegevoegde landen. Zo is het meest recente jurylid de bekende Roemeense journaliste Marelina Matei.

betrouwbaarheid en brandstofverbruik in plaats van technische innovatie. En mijn stemgedrag reflecteert dat."

International Truck of the Year 2007

Toen de stemmen voor de onderscheiding van 2007 uitgebracht waren en geteld door een onafhankelijke Zwitserse arbiter (de IRU doet dit), bleek de DAF XF105 38% van de stemmen te hebben gekregen, de Renault Premium 27% en de Volvo FL14%.

"De jury was duidelijk zeer onder de indruk van de XF105; het stemgedrag binnen de jury was consistent", legt Salter uit. "De DAF XF105 zet de reputatie voort die DAF heeft opgebouwd op het gebied van uitstekende trucks voor de lange afstand. Dit marktsegment blijft een van Europa's grootste en belangrijkste sectoren en om hierbinnen succesvol te blijven moet een truck zowel voldoen aan de uitdagende eisen van de chauffeur als van de transportondernemer. De jury noemde met name ook de indrukwekkende MX-motor. Deze levert uitstekende prestaties voor de chauffeur met daarbij de belofte van lagere exploitatiekosten voor de ondernemer. Bovendien was de jury zeer te spreken over de verbeteringen die de ingenieurs van DAF hebben aangebracht om het cabine-interieur nóg aantrekkelijker te maken. DAF is er altijd trots op geweest dicht bij de klant te staan en dat blijkt ook uit de lange lijst van detailverbeteringen die door de ontwikkelaars zijn

doorgevoerd, waardoor zelfs de kleinste details zijn aangepakt die door chauffeurs en transportondernemers werden genoemd. Met deze aandacht voor detail verzekerde de XF105 zich van de meeste stemmen bij de verkiezing van 2007."

Trends over de afgelopen dertig jaar

In de afgelopen dertig jaar sinds de eerste onderscheiding werd uitgereikt, is er grote vooruitgang geboekt op het gebied van voertuigontwerp, technologie en innovatie. "De International Truck of the Year van vandaag is een heel ander voertuig dan die eerste winnaar in 1975. Zowel op het gebied van chauffeurscomfort, veiligheid, prestaties en transportefficiency", concludeert Salter. "Wetgeving en klantenwensen blijven de truckontwikkeling stimuleren en ik zie geen indicaties dat het ontwikkelings-tempo gaat afvlakken. Een andere trend is de voortdurende consolidatie in de truckmarkt. Bijna jaarlijks vermindert het aantal fabrikanten en het aanbod aan truckmerken waaruit de koper kan kiezen daalt dienovereenkomstig. Daar moeten we als jury in de komende jaren antwoord op moeten geven. Zo zouden we de onderscheiding verder kunnen internationaliseren, wellicht door het creëren van IToY-onderscheidingen in markten buiten Europa."



Andy Salter overhandigt de trofee 'International Truck of the Year 2007' aan Aad Goudriaan, president-directeur van DAF Trucks N.V.



DAF is de enige truckfabrikant die de prestigieuze onderscheiding 'International Truck of the Year' drie keer won in de afgelopen tien jaar.

'International Truck of the Year 2007' groot succes



Al meer dan 20.000 XF105's verkocht!

Dat de XF105 is verkozen tot 'International Truck of the Year 2007' is vooral een erkenning voor de klanten die voor DAF's nieuwe topmodel hebben gekozen of gaan kiezen. Inmiddels zijn van de XF105 ruim 20.000 exemplaren verkocht. Door heel Europa.



'Rijden = kopen', een regelmatig gehoorde uitdrukking van klanten die een demo-voertuig van de XF105 reden binnen hun dagelijkse inzet. De Europese DAF-dealers hebben in totaal 300 demo-voertuigen.



DUITSLAND

Transportbedrijf Weyand beschikt al over 55 DAF's, waarvan al 24 XF15.460 trekkers. "We zijn er zeer tevreden over" aldus directeur Eric Weyand. "De chauffeurs waarderen het comfort. Daarbij komt dat we onze trucks met slechts een tank willen uitrusten. Een tweede tank betekent hogere kosten en meer gewicht. DAF is een van de weinige fabrikanten die een tank van 850 liter kan aanbieden. Een belangrijk voordeel."



SPANJE

Frio Rens specialiseert zich in het transport van gekoelde goederen. "Onze keuze voor de XF105 werd vooral bepaald door de sterke motor en de AS-Tronic geautomatiseerde versnellingsbak", aldus directeur-eigenaar Alex Rens.



TSJECHIË

Omega Servis Holding a.s. is gespecialiseerd in het transport van AdBlue en chemicaliën en schafte vijftientig exemplaren van de 'International truck of the Year 2007' aan.



OOSTENRIJK

Het in het Oostenrijkse Voralberg gevestigde transportbedrijf Vögel werd in 1961 opgericht. Van houttransporteur ontwikkelde het bedrijf zich tot internationaal vervoerder. Vögel beschikt al over 25 XF105's en er zijn er nog meer in aantocht.



FRANKRIJK

De kwaliteit van het DAF-dealernetwerk, de lage exploitatiekosten, de no-nonsense technologie en het cabinecomfort. Dat waren voor het Bretonse Transport Bernard de redenen om 20 XF105.410's aan te schaffen die worden ingezet voor lange-afstandsvervoer.



DENEMARKEN

Dansk Tanktransport A/S in Hjøllund is het eerste Deense bedrijf dat de XF105 in dienst nam. Helge Jensen, directeur van het bedrijf: "Het merendeel van onze 100 trucks tellende vloot is al een DAF. Het is dus niet meer dan logisch dat we kozen voor de XF105."



LITOUWEN

Aleksanders Dzjuba, directeur van het Litouwse SIA 'Daleks Trans' was vroeger zelf vrachtwagenchauffeur. "Ik was toen al fan van DAF." Zijn DAFs worden ingezet op routes van Nederland naar Rusland. De eind vorig jaar afgeleverde XF105 is het vlaggenschip van zijn vloot. "Mijn chauffeurs zijn er zeer enthousiast over."



GRIEKENLAND

Trans Oil Ltd is een van de grootste tanktransportfirma's van Griekenland. Al 18 jaar lang vervoert men onder andere benzine, biodiesel, asfalt en vloeibare chemische producten. De samenwerking met de Griekse DAF-importeur Panergon SA begon twee jaar geleden. Nu beschikt Trans Oil over 10 DAFs in de vloot.



ZWITSERLAND

Het Zwitserse Bollhalder Autokran AG (gespecialiseerd in zwaar transport) nam de eerste drie-assige XF105's in Zwitserland in gebruik. De toepassing van een bestuurbare en hefbare voorloopas zorgt voor minder wegdekslijtage en een betere aslastbeheersing.



POLEN

Mil-Mar richt zich met name op transport van West-Europa tot het Aziatische deel van Rusland. "Dat vergt betrouwbare trucks", aldus eigenaar Miloslaw Bajek over zijn keuze voor de XF105. Peter van Duuren van DAF Trucks Polska overhandigde de sleutels aan Miroslaw Bajek.



ROEMENIË

In 1994 startte Radu Gusat met twee trucks een transportbedrijf. Onlangs kreeg hij bij DAF in Eindhoven de sleutels van zijn nieuwe aanwinsten: twintig XF105's, de eerste in Roemenië. De trucks van zijn onderneming GIRO worden ingezet voor het vervoer van kleding en stoffen tussen Roemenië, Frankrijk en Engeland.



SLOVENIË

Milan Kozelj uit Slovenië ontving de sleutels van zijn nieuwe FAR XF105 met naloopas uit handen van Majda Bitenc Menart, sales manager van DAF-dealer Cordia. De keuze voor Euro 5 levert Kozelj veel belastingvoordeel op tijdens het rijden in Duitsland.



NEDERLAND

Het Nederlandse Moeijes Internationale Transporten versterkte zijn vloot met maar liefst 62 nieuwe XF105 combinaties. Deze eerste XF105 was tevens de 250e DAF sinds de eerste in 1962 door Moeijes werd aangeschaft. Moeijes is gespecialiseerd in geconditioneerd transport, volumetransport en speciaal transport door heel Europa.



TURKIJE

De eerste DAF XF105 in Turkije werd afgeleverd aan Besler Limited Co, fabrikant van houtproducten. Voor het internationale transport ervan werd de XF105 gekozen vanwege het hoge chauffeurscomfort en de gunstige exploitatiekosten.



HONGARIJE

Met een vloot van 200 voertuigen speelt K-Sped een belangrijke rol in het nationale en internationale transport van diepvriesgoederen. In het kader van vlootmodernisering nam de onderneming onlangs 20 XF105's in gebruik.

Nederland verlengt proef lange, zware voertuigen

De Nederlandse proef met de Langere en Zwaardere Vrachtautocombinatie (LZV) is zeer positief uitgevallen. Na twee jaar proefrijden met uiteindelijk meer dan 100 25.25 meter combinaties blijkt dat de LZV in het gebruik op alle fronten net zo goed of beter scoort dan gewone vrachtwagens. Het meest in het oog springende is, dat ze net zo veilig of zelfs veiliger zijn.

Door: Bert Roozendaal



Of het nu gaat om het klassieke Scandinavische type auto met een motorwagen, een 13,60 m aanhanger en een dolly of om een motorwagen met twee middenas aanhangwagens, in beide gevallen kan men tot 50 procent meer volume vervoeren bij een gelijkblijvende of lagere asbelasting.

Uit de rapportage van de proef die op 1 november jongstleden afliep blijkt verder dat LZV's ook belangrijke bedrijfseconomische en maatschappelijke voordelen hebben. Ze vervoeren tot 50 procent meer lading tegen een 33 procent lager brandstofverbruik. De landelijke emissie van uitlaatgassen kan daardoor met drie tot vijf procent afnemen. De filedruk in Nederland kan met de inzet van dit soort auto's met 1 procent teruglopen. De kosten per vervoerde ton/kilometer zouden zelfs tot met 25 procent kunnen dalen.

De uitkomsten van de proef zijn wel deels rekenkundig. Per stuk gebruiken LZV's bijvoorbeeld zo'n 10 tot 15 procent meer brandstof dan een reguliere trekker met oplegger. Maar omdat twee LZV's net zoveel kunnen meenemen als drie reguliere combinaties, is de totale hoeveelheid verbruikte diesel over dezelfde hoeveelheid lading eenderde minder. De proef laat zien dat er in Nederland ruimte is voor aanzienlijk meer LZV's dan de 100 die er nu rijden. Het zouden er tussen de 6.000 en 12.000 kunnen worden die dan hetzelfde werk

kunnen doen als 8.000 tot 16.000 reguliere trekkers met oplegger. Dat is goed voor een 7 tot ruim 30 procent minder ritten. Dat deze uitkomst niet gewoon het aantal LZV's maal anderhalf is, heeft te maken met wisselende beladingsgraden.

Aan de andere kant zijn deze getallen gebaseerd op de ervaringen binnen de huidige zeer strikte regelgeving die meer niet toelaat dan wel. Als vervoerders hun auto's vrijer zouden kunnen inzetten, zouden de besparingen nog dramatisch omhoog



Een opvallend detail is dat voor de meeste deelnemers van de proef de 10 ton extra laadvermogen bijzaak is gebleken. Reden is dat Nederland een van de weinige landen binnen de EG is waar men legaal met een standaard vrachtwagen al tot 50 ton de weg op kan.

kunnen schieten omdat het aantal ritcombinaties dan onbeperkt is. De gevolgen voor de verkeersveiligheid zouden dan echter wel opnieuw berekend moeten worden.

Reverse Modal Shift

Prettig is ook, dat uit de proef blijkt dat er maar een zeer beperkte omgekeerde modal shift te verwachten valt. Daarmee bedoelt het rapport dat er lading die nu door spoor en binnenvaart vervoerd wordt, weer over de weg zal gaan. Berekeningen laten zien dat dit minder dan 0,3 procent voor de binnenvaart is en tussen 1,4 en 2,7 procent voor het spoor. Door de belanghebbenden wordt er met argusogen naar dit gegeven gekeken. Met name in Duitsland verzet Deutsche Bahn zich op grond hiervan tegen elke verruiming van het goederenverkeer over de weg.

Veilig

Tijdens de proefnemingen zijn er geen grote ongelukken gebeurd met LZV's. Op grond daarvan schrijft het rapport dat in verband met de beperking van het aantal gereden kilometers afgezet tegen de vervoersprestatie, de veiligheid van een LZV in het verkeer gelijk of zelfs iets groter is dan van een gewone truck. Bij grootschalige inzet neemt de afname van het aantal verreden kilometers nog verder toe en daarmee ook de veiligheid. Dat zou volgens het ministerie van Verkeer en Waterstaat in Nederland jaarlijks kunnen leiden tot 4 tot 7 minder verkeersdoden en 13 tot 25 minder gewonden. Opgemerkt moet

worden dat het aantal verkeersdoden in Nederland ook zonder LZV's jaarlijks nog dalende is (817 in 2005).

Bezwaren

Het rapport lijkt de bezwaren die ondermeer milieu-organisaties en verschillende branche-organisaties tegen de komst van het Lange Zware Voertuig hebben tot een achterhoede gevecht te veroordelen. Dat is een tegenvaller voor bijvoorbeeld de tegenstanders van LZV's in Duitsland waar momenteel een heftige discussie gaande is over dit soort voertuigen versus de maxi-oplegger van 14,60m. Het feit dat nu in Nederland blijkt dat zowel het milieu, als het verkeer gebaat is bij de komst van meer LZV's die gelijktijdig niet of nauwelijks zorgen voor een verschuiving van lading van spoor en boot naar vervoer over de weg, zou ook daar voldoende moeten zijn. Het argument van de milieu-organisaties dat door de komst van LZV's de prikkel verdwijnt om juist méér via modal shift te vervoeren, wordt gelogenstraft door het gegeven dat

het totale volume aan goederen de komende jaren zo sterk zal stijgen dat alle modaliteiten hard nodig zullen zijn om dat überhaupt weg te krijgen.

Wel kwam er nog een praktisch bezwaar naar voren in de vorm van de asbelasting. Uit controles bleek dat 1 tot 6 procent van de voertuigen de toegestane asdrukken overschreed. Dat moet natuurlijk wel afgezet worden tegen het percentage gewone trucks die over de schreef gaan maar toch gaan er stemmen op om LZV's in de toekomst verplicht met een aslastmeter uit te rusten.

Ervaringsfase

De positieve evaluatie van de 60 ton zware 25,25 meter lange trucks betekent niet dat die nu in het vervolg vrij baan hebben op de Nederlandse wegen. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wil dat de proef nu overgaat in, wat deze noemt, een ervaringsfase die enkele jaren moet gaan duren. Die is bedoeld om de aandachtspunten die tijdens de huidige proef naar voren kwamen nog een goed te bekijken. De juiste spelregels voor deze fase moeten die worden vastgesteld maar tot die tijd mogen de vervoerders gewoon volgens de huidige (strikte) regelgeving blijven rijden.

Dat lijkt een beetje een tegenvaller omdat de betrokken vervoerders dus op korte termijn niet af komen van hun grootste bezwaar:

het zeer starre vergunningstelsel dat de inzet van hun dure investering beperkt. De pijn zit hem daar in dat er maar 10 laad/losadressen per deelnemer worden verleend. Dat beperkt de inzet van een LZV op dit moment tot vaste routes.

Het ministerie wil nu op dat punt de vervoerder tegemoet komen. In de ervaringsfase kan een eenmaal door de wegbeheer-





Interesse voor LZV's breidt zich uit

der voor een LZV goedgekeurde route ook door andere LZV-vervoerders gebruikt worden zonder dat die daarvoor opnieuw hoeft te worden beschouwd en beoordeeld. Tevens hoeft een vervoerder zich niet te beperken tot het aantal van 10 laad/los-adressen. Dat is niet wat de vervoerders het liefste gezien hadden maar geeft in ieder geval iets minder administratieve rompslomp.

Voor het ministerie is het een uitgemaakte zaak dat anders dan bijvoorbeeld in Zweden, de inzet van LZV's zich ook in de toekomst hoofdzakelijk beperkt tot de auto-

snelwegen en de directe doorgaande routes naar laad- en losgebieden. Ze wil de lange trucks niet in dorps- en woonkernen en winkelgebieden zien. De Zweden doen dat wel maar mogelijk dat het ministerie juist door deze duidelijke stellingname de discussie in Europa de grootste dienst bewijst. Ze laat zien dat er ook in een dicht-bevolkt land als Nederland over relatief korte afstanden op alle fronten winst te behalen is met LZV's door goed na te denken en duidelijke spelregels. Daar kan men elders nog een voorbeeld aan nemen.

Inmiddels hebben ook de Deense en Engelse regering interesse getoond in onderzoek naar de voordelen van Lange en Zware voertuigen. In Groot-Brittannië voeren het Transport Research Laboratory (TRL) en het Logistics Research Center van de Heriot-Watt Universiteit een onderzoek uit dat zich richt op combinaties met een lengte van 25,25 meter lengte en 60 ton treingewicht. De commissie verwacht in juni 2007 te kunnen rapporteren.

DAF introduceert retrofit roetfilter voor Euro 3 CF en XF: 50% reductie in uitstoot roetdeeltjes

DAF Trucks introduceert een roetfilter voor toepassing op CF- en XF-modellen met Euro 3-motor. Daarmee wordt de uitstoot van roetdeeltjes met 50 procent gereduceerd. Met het roetfilter kunnen vervoerders in Nederland gebruik maken van de subsidie-regeling die per 1 oktober jongstleden van kracht is ter stimulering van het gebruik van roetfilters op bestaande vrachtwagens en touringcars.

Voor retrofit past DAF zowel voor de 9,2 liter PE- als de 12,6 liter XEC- Euro 3-motoren een zogeheten passief roetfilter toe, waarmee een reductie van zo'n 50 procent in de uitstoot van roetdeeltjes gerealiseerd wordt. Het filter bestaat uit een metalen spiraal, waarin uitsparingen zijn aangebracht en waarbij een poreus vlies de roetdeeltjes opvangt. Belangrijk voordeel van dit passieve roetfilter is dat het niet verstopt kan raken en geen negatieve invloed

heeft op brandstofverbruik en betrouwbaarheid. Het roetfilter is bovendien onderhoudsvrij.

De subsidie die de Nederlandse overheid op retrofit-roetfilters verstrekt, varieert per vermogensklasse en loopt op tot EUR 6.250,- voor voertuigen met een motorvermogen van meer dan 225 kW/306 pk. Dat betekent dat vrijwel alle CF-modellen en alle XF-modellen met Euro 3-motor zonder kosten voor de vervoerder, met roetfilter kunnen



worden uitgerust. Voor een optimale levensduur – het roetfilter gaat in principe de levensduur van een truck mee – levert DAF het retrofit roetfilter geïntegreerd in een roestvrijstalen uitlaatdemper.

Get the best AdBlue at your DAF dealer!



GreenChem is preferred supplier van DAF en heeft al jaren met DAF samengewerkt op het gebied van SCR/ AdBlue technologie. GreenChem levert AdBlue voor first fill op de productielocaties van DAF in Eindhoven en Leyland.

GreenChem is gespecialiseerd in AdBlue en biedt u de beste en meest flexibele oplossingen voor het tanken van AdBlue. GreenChem's AdBlue is verkrijgbaar door geheel Europa.

Waar bij u in de regio? Neem contact op met uw DAF dealer of kijk op www.greenchem-adblue.com

GreenChem wordt aanbevolen door DAF en is ook verkrijgbaar via uw DAF dealer.

AdBlue onderweg: het BlueCard Network



GreenChem biedt de mogelijkheid om onderweg te tanken met de BlueCard. GreenChem werkt momenteel aan een BlueCard Network van 2000 tankstations en maandelijks worden er tientallen stations aan het netwerk toegevoegd. Vraag uw BlueCard gratis aan via uw DAF dealer en u kunt direct gebruikmaken van het BlueCard Network.

GreenChem Benelux

Keizerstraat 17, Breda, Nederland
Postbus 1101, 4801 BC Breda, Nederland
Tel. +31-76-5812727 • Fax +31-76-5812571
E-mail: info@greenchem-adblue.com
www.greenchem-adblue.com



Mark Pigott, Chairman and Chief Executive Officer van PACCAR, geflankeerd door barones Van Daele en de Belgische ambassadeur Frans van Daele tijdens hun bezoek aan een van de PACCAR productiefaciliteiten.

Koninklijke onderscheiding voor PACCAR

De Vlaamse minister-president Yves Leterme heeft de onderscheiding 'Commandeur in de Orde van de Koninklijke Leeuw' uitgereikt aan Mark Pigott, Chairman and Chief Executive Officer van PACCAR Inc. De onderscheiding is uitgereikt vanwege PACCAR's grote bijdrage aan de groei van DAF in België.

"DAF behoort tot de meest toonaangevende ondernemingen in België", aldus minister-president Leterme. "DAF's commitment op het gebied van lange-termijn groei – die ten goede komt aan de medewerkers, de klanten en de Belgische economie – is een buitengewone prestatie." Mark Pigott voegde daaraan toe: "Het is een eer om deze onderscheiding aan te mogen nemen namens de 2.000 DAF-medewerkers in Westerlo – België –, waarvan de toewijding en creativiteit een grote bijdrage hebben geleverd aan het succes van de onderneming."

Kenworth K360 gebaseerd op DAF LF

"We zijn verheugd om de K360 toe te kunnen voegen aan ons productprogramma", aldus Bob Christensen, Kenworth General Manager en PACCAR vice president. "Deze truck is het neusje van de zalm op het gebied van techniek, styling, wendbaarheid, degelijkheid en onderhoudsvriendelijkheid."

De K360 is vooral bedoeld voor toepassingen binnen de stads- en regionale distributie, vuilverwerking en de bouw. De nieuwe Kenworth is gebaseerd op de DAF LF55, verkozen tot 'International Truck of the Year 2002'. Europese klanten roemen de LF vooral vanwege zijn lage eigengewicht en daardoor hoge laadvermogens.

De Kenworth K360 zal aanvankelijk worden geleverd als 4x2 bakwagen met 220 pk 5,9 liter PACCAR-motor en handgeschakelde zesversnellingsbak. Later zal de truck leverbaar worden met motoren met vermogens van 220 tot 280 pk en keuze uit diverse handbediende of automatische versnellingsbakken.



Extra omzet door Kenworth T300

Toen hoveniersbedrijf MLI Landscaping in Florida twee Kenworth T300 in gebruik nam, deed men dat met name vanwege het uitstekende imago van het truckmerk. Maar eigenaar Joe Morelli kon niet vermoeden dat zijn Kenworths ook zouden zorgen voor extra omzet.

"Concurrenten stoppen voor mijn deur om te kijken naar mijn T300's", glundert Morelli. "Klanten vertellen ons dat de trucks onderstrepen hoe succesvol we zijn. Dankzij de T300 maken we meer omzet. Tot nu zo'n acht tot vijftien procent."

MLI is gespecialiseerd in landschapsarchitectuur en mag diverse federale en lokale overheden tot haar klanten rekenen. De firma beschikt over elf trucks, die per dag maximaal zo'n 160 kilometer rijden. "De Kenworth T300 is uitstekend geschikt voor het vervoeren van planten, aarde en bouwmaterialen met gewichten van een tot tien ton", aldus Morelli. "Ik kan me geen betere truck voorstellen dan de Kenworth T300. Hij is sterk, betrouwbaar en ziet er prachtig uit." De T300's van MLI zijn uitgerust met een Cummins ISC motor van 240 pk, gekoppeld aan een vijftraps Allison automatische versnellingsbak.



Ron Borsboom, Directeur Product Ontwikkeling ontvangt de 'Chairman's Award for Engineering Excellence' uit handen van Mark Pigott, Chairman and Chief Executive Officer van PACCAR. Ron Borsboom en Mark Pigott worden geflankeerd door Loek van Seeters, Assistant Chief Engineering (links) en Peter de Kok, Hoofd Motorenontwikkeling (rechts). Daarnaast staat Theo Pas, Directeur Product and Services Planning.

PACCAR-onderscheiding voor DAF

Eind vorig jaar ontving Ron Borsboom, DAF's Directeur Product Ontwikkeling, de 'Chairman's Award for Engineering Excellence' uit handen van Mark Pigott, Chairman and Chief Executive Officer van DAF moedermaatschappij PACCAR Inc.

Deze onderscheiding wordt uitgereikt aan de PACCAR-onderneming die zich het meest positief onderscheidt op het gebied van productontwikkeling. DAF won de trofee voor de ontwikkeling van XF105 en de PACCAR MX-motor. In 1997 en 2003 werd de trofee ook al door DAF gewonnen.

"Nadat de XF105 is uitgeroepen tot 'International Truck of the Year 2007' is dit opnieuw een prachtige erkenning", aldus Ron Borsboom.

De unieke marktpositie van DAF Components

'Powered by DAF'



Steeds meer bussen en touringcars worden uitgerust met componenten – met name motoren – van DAF. “De beschikbaarheid van nog schonere EEV-motoren zal deze ontwikkeling verder versterken”, aldus Jan-Jeen Seppen, directeur van DAF Components. “Deze dieselmotoren met emissiewaarden onder de EEV-gasnorm zijn vooral voor het openbaar vervoer ideaal.”

Boven: Van Hool T9 coach van het Nederlandse touringcarbedrijf Ghielen.

Rechtsboven: Een Safari HD van het Turkse Temsa, in Frankrijk ingezet voor intercity personenvervoer.

Rechtsmidden: Deze Magiq touringcar van het Nederlandse VDL Bova is de eerste drie-assige Magiq in het Verenigd Koninkrijk.

Rechtsonder: Urbino stadsbus van het Poolse Solaris, in dienst bij het openbaar vervoerbedrijf STAB in het Franse Bayonne.



8% van de bussen in West-Europa is voorzien van een DAF-motor. “We willen naar 12%”, aldus Jan-Jeen Seppen, directeur DAF Components.

“Naast maximale betrouwbaarheid en lage operationele kosten, is milieuzorg een belangrijk thema binnen het personenvervoer”, aldus Seppen. “Dat verklaart de belangstelling voor alternatieve brandstoffen en aandrijfvormen, zoals aardgas of LPG. DAF heeft daar veel ervaring mee opgedaan, maar zonder forse financiële ondersteuning vanuit de overheden zijn gasmotoren voor de aandrijving van bussen geen alternatief: te hoge kosten, lagere betrouwbaarheid. Alleen de lage emissiewaarden pleitten nog voor gasmotoren. De moderne PACCAR Euro 5-motoren benaderen de zogeheten EEV gasnorm al heel dicht en door toepassing van een passief roetfilter wordt deze gasnorm zelfs onderschreden. Met behoud van de intrinsieke voordelen van de dieselmotor: het lage brandstofverbruik, de hoge betrouwbaarheid, de goede prestaties en diensgevolge hoge inruilwaarde. Ook qua infrastructuur blijft de dieselmotor overduidelijk in het voordeel.”

Bijzondere positie

DAF Component Sales neemt een unieke

marktpositie in omdat het zelf geen bussen en touringcars produceert. Dit in tegenstelling tot andere aanbieders van componenten, die daarmee concurrent van hun eigen klant zijn. “Er zijn meer gebieden waarop we uniek zijn”, vervolgt Seppen. “Ook binnen het personenvervoer draait het om maximale voertuigbeschikbaarheid. Dan is het belangrijk te weten dat elke DAF-dealer een DAF-aangedreven bus kan onderhouden en repareren. DAF heeft in Europa zo’n duizend dealervestigingen; er is altijd technische ondersteuning in de buurt. En mocht er eens wat misgaan, dan is er DAF’s International Truck Service (ITS), veel gekopieerd, nooit geëvenaard.”

Bus & Coach Dealers

Zo’n 135 Europese DAF-dealers hebben zich verder gespecialiseerd in onderhoud en reparatie van bussen en zijn daar qua kennis en onderdelenvoorziening volledig op ingericht. Bijvoorbeeld voor het servicen van bus-specifieke zaken, zoals airconditioning en sanitaire voorzieningen. Sommige van hen hebben zich zelfs exclusief toege-



DAF EEV-motoren

DAF introduceert de PACCAR PR EEV-motor, gebaseerd op de nieuwe 9,2 liter Euro 5 PR-motor en uitgerust met passief roetfilter. Met dit filter kan nog eens een reductie van 50% worden bereikt van de emissie van vaste deeltjes tot slechts 0,015 gram per kWh, 25% onder de EEV-gasnorm! De 9,2 liter PACCAR EEV motor stoot slechts 2 gram NOx, 0,05 gram CO en 0,1 gram koolwaterstoffen per kWh uit en een te verwaarlozen hoeveelheid zichtbare rook. De PACCAR 9,2 liter EEV motor komt beschikbaar met vermogens van 250 tot 360 pk, aanvankelijk voor bussen en later ook voor trucks. Ook van de 12,9 liter PACCAR MX-motor zal een EEV-versie beschikbaar komen, met vermogens van 360 tot 510 pk.

Meer dan motoren

DAF Components levert een breed scala aan motoren. De 9,2 liter DAF PE- (Euro 3) en 9,2 liter PACCAR PR-motoren (Euro 4 en Euro 5) lenen zich bij uitstek voor toepassing in stadsbussen. Voor met name touringcars en speciale voertuigen zijn de 12,6 liter DAF XE-C- (Euro 3) en de 12,9 liter PACCAR MX-motoren (Euro 4 en Euro 5) ideaal. Overigens levert DAF Components tevens DAF-assen. Aan GINAF, de Nederlandse specialist in zeer zware 'off road' voertuigen, worden ook DAF-cabines geleverd.



legd op bussen. Seppen: "Een enorm voordeel voor onafhankelijke bussenbouwers. Die hoeven zelf geen compleet dealer-netwerk op te zetten."

Ambitieux

Inmiddels is 8% van de bussen en touringcars in West-Europa voorzien van een DAF-motor. "Op de middellange termijn willen we naar 12%", aldus Seppen. "DAF-motoren worden ingebouwd in bussen van de grootste, onafhankelijke busfabrikanten, zoals het

Nederlandse VDL (VDL Bus, VDL Bova, VDL Berkhof en VDL Jonckheere), het Belgische Van Hool, Solaris uit Polen en Temsa in Turkije. Het succes breidt zich verder uit. Kijk alleen maar naar Duitsland. Daar rijden inmiddels DAF-aangedreven bussen in Kassel, Bremen, Hamburg, München en Aken. Meest recente wapenfeit is de verkoop van 130 met DAF-motoren uitgeruste Solaris bussen aan het gemeentelijk vervoerbedrijf van Berlijn. Daar zijn we trots op; een erkenning voor de topklasse producten

die we leveren via een topklasse organisatie. De basis voor verdere uitbouw van onze activiteiten. In West-Europa, in Oost-Europa en Azië."

Bertschi prijst flexibiliteit



Het vertalen van innovatieve ideeën naar de praktijk, is de kracht van Zwitserse transportondernemers. Pionier Bertschi AG voerde meer dan 40 jaar geleden al het intermodale transport in, waaruit het op dit vlak grootste Europese netwerk groeide. Als toonaangevend speler binnen de logistiek van bulkchemie, heeft Bertschi AG meer dan 1.000 voertuigen, waarvan de helft DAF.

In de zomer van 2006 vierde Bertschi AG, gevestigd in het Zwitserse Dürrenäsch, het vijftigjarig jubileum. Bij die gelegenheid nam het familiebedrijf de 10.000ste tankcontainer en de 1.000ste vrachtauto in ontvangst.

'Bertschi-standaard'

Gemakkelijk maakt Hans-Jörg Bertschi het zijn voertuigleveranciers niet. In een pakket van eisen wordt de gewenste configuratie

tot in detail beschreven met daarbij enkele specifieke Bertschi voorwaarden. Zoals bijvoorbeeld de eis dat er aan de rechterzijde van het chassis ruimte overblijft om hulp-aggregaten als een bulkcompressor te kunnen monteren. Links aan het chassis wil Bertschi een gereedschapkist en tegen de cabinewand hoort een box met daarin de brandblusser. Ondanks de specifieke wensen, streeft Bertschi naar standaardise-

ring. De reden: alle trucks in de vloot moeten onderling uitwisselbaar zijn in welke van de 42 vestigingen ze ook gestationeerd zijn. Van DAF wordt de grootst mogelijke flexibiliteit gevraagd tijdens de bouw van een Bertschi-CF-trekker. Bij het bestellen is vaak nog niet bekend in welk van de 20 landen die Bertschi met zijn netwerk afdekt (van Finland tot Portugal), de auto geleverd wordt. De vloot wordt alleen daar versterkt, waar extra capaciteit nodig is.

CF: licht, zuinig, betrouwbaar

Hans-Jörg Bertschi heeft goede argumenten voor de DAF CF te kiezen. "Het lage eigen gewicht en daarmee hoge laadvermogen is voor het tank-, bulk- en containertransport ideaal. Vergelijk met andere aanbieders maakte duidelijk dat de CF daarbij een gunstig brandstofverbruik garandeert." Een ander pluspunt is dat de CF in een

“Voor ons is de bereidheid van een truckleverancier te investeren in een langdurig partnerschap van doorslaggevend belang. Deze moet onze speciale eisen begrijpen en bereid zijn de productie daarop in te richten. Bij het totaalpakket hoort ook de opleiding van onze monteurs en uitrusten van de werkplaatsen met diagnose-apparatuur.”



FTP-variant geleverd kan worden met lichte 4,4 tons voorloopas. In markten als Groot Brittannië kunnen we het laadvermogen nog beter benutten.”

Bertschi AG doet zelf het meeste onderhoud aan de voertuigen op eigen vestigingen. De werkplaatsen zijn uitgerust met DAF diagnose-apparatuur en -gereedschappen. De monteurs zijn door DAF geschoold. “Het DAF ITS 24 uren netwerk en het uitgebreide DAF-dealernet geven ons verder de zekerheid dat bij problemen onderweg snel actie volgt,” aldus Bertschi, die ook DAF’s onderdelenvoorziening looft.

Interne scholing verplicht

Zo efficiënt mogelijk optimale kwaliteit bieden, loopt bij Bertschi AG als rode draad door de onderneming. Voor alle processen gelden bovengemiddeld strenge standaarden, niet alleen omdat Bertschi voornamelijk chemicaliën en gevaarlijke stoffen vervoert, maar vooral uit principe. Klanten erkennen de toonaangevende positie: veiligheids-prijzen en -certificaten van alle vooraanstaande, internationale chemieconcerns sieren de Bertschi-portefeuille.

Ook de chauffeurs moeten beter dan gemiddeld zijn. Voordat ze zich in het internationale verkeer begeven, krijgen ze op het Zwitserse hoofdkantoor een intensieve training. Al jaren voordat het wettelijk verplicht was, droegen Bertschi-chauffeurs de

veiligheidsgordel. Ze rijden altijd met licht overdag en vanzelfsprekend wordt er tijdens het werk geen druppel alcohol genuttigd. Ook op het gebied van het milieu hanteert Bertschi AG strenge maatstaven. Op een van de belangrijkste knooppunten in het Bertschi netwerk, de Combi-terminal in het Zwitserse, verrijst momenteel een van de modernste tankreiniging- en was-installaties in Europa. Afvalwater komt terecht in een bioreactor met ultrafijne filtratie. De kosten van het project: een miljoen Euro.

Bij het 50-jarige jubileum in de zomer van 2006, nam Bertschi de 1.000ste truck in de vloot in ontvangst: een CF85 met Euro 5-motor.



Aan de wieg van intermodaal vervoer

Grondlegger van het bedrijf was de vader van Hans-Jörg, Hans Bertschi. Hij kocht in 1956 zijn eerste truck van het toen nog florerende Zwitserse merk Sauer. Om ook in de winter transport door de Alpen te kunnen garanderen, besloot Hans Bertschi in 1964 de eerste tankopleggers op het spoor te zetten. Het intermodaal vervoer was geboren. Alhoewel de Zwitserse Spoorwegen aanvankelijk niet superenthousiast, was zorgde het doorzettingsvermogen van Bertschi AG voor de doorbraak van het gecombineerde verkeer. In 1967 hoorde Bertschi AG tot de oprichters van Hupac S.A., nu in Europa toonaangevend in het intermodale transport.

De ruggengraat van het logistieke netwerk van Bertschi bestaat uit vijftien eigen overslag- en containerterminals. Die zijn ingericht op vervoer per spoor, over de weg maar ook over zee. In 2005 haalde de Bertschi groep een omzet van zo’n 350 miljoen Euro. Vooral in nieuwe EU-landen in Oost-Europa en in Rusland benutte Bertschi het potentieel van groeiende goederenstromen. Ook hier een twee-sporen-beleid. Voor de lange afstand richting de Oeral omzeilt Bertschi het vaak dramatisch slechte wegennet door gebruik te maken van het spoor. Lokaal gaan de containers en tanks per truck naar de klant.

Dr Marika Hoedemaeker, TNO

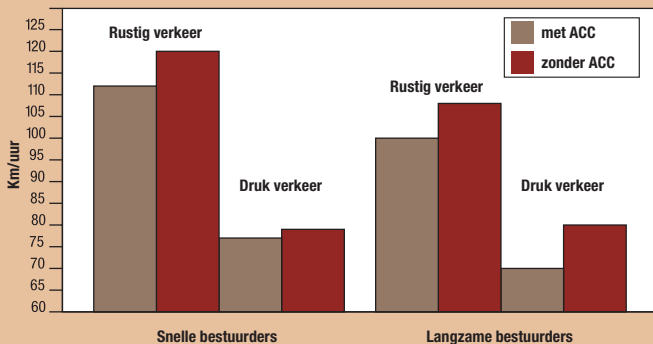
Afleiding grootste risicofactor verkeersveilig

Als Business Developer bij het toonaangevende Nederlandse onderzoeksinstituut TNO, richt Marika Hoedemaeker zich volledig op het brede spectrum van verkeersveiligheid. Wat zijn de belangrijkste oorzaken van ongevallen in het wegverkeer, brengen technologische innovaties altijd wat ze beloven, het zijn vragen waarover ze zich dagelijks buigt. "Nieuwe veiligheidstechnologieën mogen de chauffeur geen valse veiligheid bieden. En: veiligheid begint bij een optimale ergonomie."

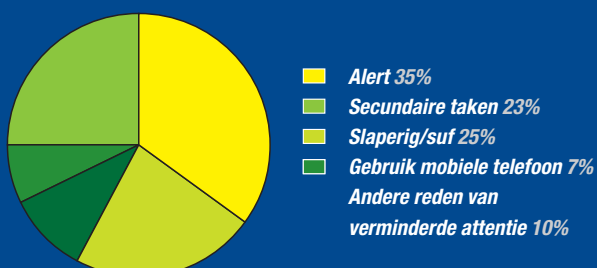
Foto: Raymond de Haan



Gedragverandering bij Adaptieve Cruise Control: harder rijden



Uitgebreid onderzoek in de Verenigde Staten (NHTSA – 100 Car Study) zegt dat 23% van de ongevallen is terug te voeren op het uitvoeren van secundaire taken en 25% het gevolg is van 'slaperigheid'.



"Iedere automobilist of truckchauffeur herkent het wel: het gevoel van 'ben ik hier al?' of 'wat heb ik de afgelopen kilometers gedaan?' Volgens Marika Hoedemaeker niet alleen herkenbaar, maar ook te begrijpen. "Velen besturen een voertuig min-of-meer op de automatische piloot. Bijvoorbeeld omdat ze dagelijks hetzelfde traject rijden en de taak heel voorspelbaar is. Zelfs de meest ervaren bestuurder is niet altijd volledig opmerkzaam. Telefoneren, een CD wisselen, iets opschrijven, allerlei secundaire taken, ze leiden af. En daarin schuilt het gevaar. Recente studies hebben aangetoond dat 65 procent van alle ongevallen in het wegverkeer, het gevolg zijn van afleiding van de chauffeur. Secundaire taken als zojuist

genoemd, verhogen de kans op een ongeval met 1,6 tot 5,5 keer. Concreet: het gebruik van een mobiele telefoon bijvoorbeeld verhoogt die kans met 2,8 keer. Ter vergelijking: iemand die wat slaperig is, heeft een 4,5 tot 8,5 grotere kans op een ongeval.

Te veel info werkt averechts

Om bestuurders zo veel mogelijk te behoeden voor ongevallen, zijn tegenwoordig tal van geavanceerde technologieën beschikbaar. “Voorkomen moet worden dat een chauffeur te veel informatie krijgt, waardoor hij of zij door de bomen het bos niet meer ziet. Wanneer de chauffeur te veel informatie krijgt, werkt dat averechts”, verzekert Hoedemaeker. “Dat zag je ook bij de eerste generaties van het Lane Departure Warning System, de technologie die de chauffeur waarschuwt wanneer een voertuig de belijning op de weg dreigt te overschrijden. De eerste versies van het systeem waarschuwden de chauffeur vaak onnodig, waardoor chauffeurs geïrriteerd raakten en het systeem vaak uitschakelden. Dan schiet zo’n technologie haar doel voorbij.”

Valse veiligheid

“En dan kom je op het terrein van de valse veiligheid”, vervolgt Hoedemaeker. “Eigenlijk verstaan we daar alle situaties onder waarin de chauffeur volledig op de technologie vertrouwt maar deze niet altijd biedt wat er van verwacht wordt.” Als voorbeeld noemt de veiligheidsdeskundige ABS. “Toen dat geïntroduceerd werd, dacht menigeen dat er best wat harder gereden kon worden omdat er eigenlijk niets meer kon gebeuren; het voertuig had tenslotte ABS. Het leek een vrijbrief voor straffeloos harder rijden. Ook Adaptieve Cruise Control, waarvan de eerste generatie nu op de markt is, heeft dergelijke bij-effecten. Uit experimenten is gebleken dat daarbij mensen dichter op elkaar gaan rijden, dat er sneller gereden wordt en dat er bovendien krachtiger, abrupter geremd wordt. Van dat soort risico-compensaties moeten we ons bewust zijn. Laat ik overigens benadrukken dat ik groot voorstander ben van de ontwikkeling van dit soort systemen. ABS, Vehicle Stability Control, Brake Assist, de nieuwe generatie van Lane Departure Warning Assistent kunnen zeker de verkeersveiligheid te dienen. Die zijn goed doorontwikkeld en doen wat ze beloven, onder alle omstandigheden. Daarnaast is acceptatie door chauffeur, een belangrijke voorwaarde voor verkeersveiligheid.”

Als andere belangrijke voorwaarden noemt Hoedemaeker een goede ergonomie en doordachte wijze waarop informatie aan de chauffeur wordt gepresenteerd. “Functies moeten zo veel mogelijk geïntegreerd worden”, licht ze toe. “Eén display kan prima voor meerdere boodschappen gebruikt worden. Het is belangrijk na te denken hoe, wanneer en waar informatie aan de chauffeur verstrekt wordt.

Verder: hoe plezieriger en comfortabeler de chauffeur zich in zijn cabine voelt, hoe lager de werkbelasting, hoe beter hij of zij zich kan concentreren op puur het rijden zelf. Met andere woorden: hoe kleiner de kans op afleiding.”

Ron Borsboom, directeur Product Ontwikkeling:

‘Perfecte Human-Machine-Interface’

DAF introduceert nieuwe technologieën pas wanneer deze door-en-door beproefd zijn en bewezen toegevoegde waarde hebben. Dat geldt ook voor veiligheidstechnologieën.

Onder andere ABS, EBS, Brake Assist, Vehicle Stability Control; DAF levert een compleet pakket aan veiligheidstechnologieën – standaard of tegen meerprijs – en vanaf begin 2007 ook Lane Departure Warning Assistent. Borsboom: “Om te voorkomen dat hij het systeem uitschakelt omdat hij geïrriteerd raakt door onnodige waarschuwingen, krijgt de DAF-chauffeur pas een waarschuwing als het voertuig óver de wegmakering gaat. Gezien de breedte van een truck, benaderen of raken de banden de wegbelijning regelmatig, volledig onder controle van de chauffeur. Adaptieve Cruise Control heeft nog verdere ontwikkeling nodig. Voor actuele systemen is het erg moeilijk het verschil te zien tussen stilstaande objecten die er horen en bijvoorbeeld de staart van een file. De huidige systemen grijpen nog wel eens onnodig in.”

Afleiding voorkomen

“Voorkomen moet worden dat de chauffeur het gevoel krijgt dat veiligheidssystemen alle verantwoordelijkheid overnemen. En dat is precies waarom DAF – in aanvulling op het ontwikkelen en testen van nieuwe technologieën – zo veel nadruk legt op de ‘Human-Machine-Interface’. Door het comfort te optimaliseren, geluid en trillingen te minimaliseren en informatie die de chauffeur nodig heeft, op de gemakkelijkste manier aan te bieden. Daarom hebben onze dashboards een overzichtelijke lay-out zonder overbodige lampjes en kleurige displays. Met het informatiescherm recht voor de chauffeur, dat alleen informatie geeft wanneer deze gevraagd of noodzakelijk is. En met alle bedieningselementen die met het rijden zelf te maken hebben, praktisch gegroepeerd aan de stuurkolom. Zo lang we geen volledig geautomatiseerde transportsystemen hebben, blijft de chauffeur verantwoordelijk. En moeten we afleiding zo veel mogelijk voorkomen.”



Ron Borsboom, directeur Product Ontwikkeling: “Zo lang we geen volledig geautomatiseerde transportsystemen hebben, blijft de chauffeur verantwoordelijk.”

De ‘Technology Demonstrators’ zijn rijdende laboratoria waarmee DAF nieuwe (veiligheids)technologieën evalueert.





Nieuwe wetgeving



Vanaf 26 januari 2007 wordt de nieuwe Europese spiegelrichtlijn voor vrachtwagens verder uitgebreid. Voertuigen die vanaf die datum geregistreerd worden, moeten voorzien zijn van een goedgekeurd zichtsysteem dat ook het gebied twee meter vóór het voertuig in beeld brengt. De nieuwe wetgeving gaat echter verder.

Naast aan het frontzicht worden ook strengere eisen gesteld aan het hoofdzicht, het breedzicht en het trottoirzicht (zie illustratie). Voor al deze zichtvelden worden spiegels met een sterkere bolling toegestaan om de grotere zichthoeken te verkrijgen. Belangrijke verandering in de wetgeving is verder dat ook aan de bestuurderszijde een breedzichtspiegel verplicht wordt.

Investeringsen

Vanwege de nieuwe wetgeving en om haar toonaangevende positie op dit vlak verder

te versterken, heeft DAF voor zowel de LF, CF als XF een compleet nieuwe spiegelbezetting ontwikkeld. In alle landen van de Europese Gemeenschap worden nieuwe DAF trucks bovendien al sinds eind 2006 standaard geleverd met een frontspiegel, die boven de voorruit gemonteerd wordt. Deze is overigens ook als accessoire leverbaar voor montage op bestaande voertuigen.

Camerasysteem

De Europese wetgeving staat toe dat in plaats van een frontspiegel een camera-

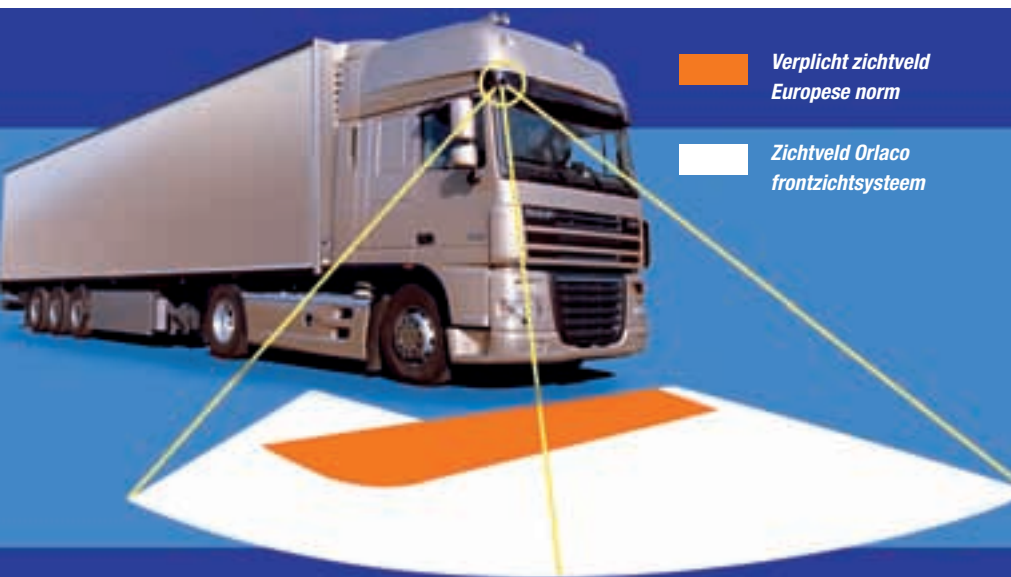


systeem wordt gemonteerd. Het kleuren-systeem van Orlaco is daarbij momenteel het enige op de markt, dat voldoet aan de nieuwe wettelijke eisen. DAF levert dit systeem al jaren via de DAF-dealers als accessoire, maar kan dit in de loop van dit jaar ook 'af fabriek' aanbieden. Bij de CF en XF wordt daartoe in het dashboard een kleurenscherm geïntegreerd; bij de LF wordt deze op het dashboard gemonteerd. Belangrijk is toe te voegen dat de wetgever vereist dat het frontzicht bij snelheden tot 30 km/u permanent getoond wordt. De camera-systemen die Orlaco samen met DAF ontwikkelde, zijn uit te breiden met camera's voor zicht op de lading of op wat er achter het voertuig gebeurt. Ook kan de monitor van het systeem worden gebruikt om informatie van het navigatiesysteem af te beelden.

Specifieke voordelen

Het camerasysteem dat DAF als accessoire en binnenkort ook als optie af fabriek aanbiedt, heeft ten opzichte van de frontspiegel een aantal specifieke voordelen. Het biedt een nog groter zichtveld, hoeft nooit opnieuw afgesteld te worden wanneer er bijvoorbeeld van chauffeur gewisseld wordt en steekt door zijn compacte afmetingen minder uit waardoor het minder kwetsbaar is.

zichtvelden



De uitbreiding van de zichtvelden van de nieuwe Europese spiegelrichtlijn zijn overduidelijk. Zowel voor het hoofdzicht, het breedzicht als het trottoir-zicht geldt dat spiegels met een groter zichtveld verplicht zijn. Nieuw binnen de richtlijn is de frontspiegel, eventueel te vervangen door een camera-monitorsysteem, voor zicht op het gebied vlak vóór de truck.



DAF's toonaangevende kijk op zichtvelden

De spiegelbezetting van vrachtwagens heeft door de jaren heen een enorme ontwikkeling doorgemaakt. Aanvankelijk hadden ze slechts twee ronde spiegeltes. Met het oog op de behoefte aan grotere zichtvelden namen de afmetingen daarvan toe. DAF heeft een grote bijdrage geleverd aan het verder verbeteren van de verkeersveiligheid door grotere zichtvelden voor de chauffeur. DAF paste als eerste de trottoirspiegel toe om parkeren langs de stoeprand gemakkelijker te maken en fietsers en voetgangers naast de cabine te kunnen zien. Mede op initiatief van DAF is begin jaren tachtig naast de trottoirspiegel ook de breedzichtspegel wettelijk voorschrift geworden.

Eind jaren negentig werd in Nederland de blinde-hoek-spiegel verplicht: de vierde spiegel aan bijrijderszijde. Onderzoek toonde aan dat een chauffeur bij het rechtsaf slaan, gemiddeld zo'n twee seconden in de spiegels kijkt, waarbij het niet uitmaakt hoeveel spiegels er aan de betreffende zijde zitten. Meer spiegels verminderen dus de tijd per spiegel. Zo snel de wetgeving het toeliet, besloot DAF – als eerste van de truckfabrikanten – de bolling van de al bestaande breedzichtspegel te vergroten, zodat deze meteen ook als 'blinde-hoek-spiegel' kon fungeren.

Bij de DAF-dealers loopt gedurende de eerste helft van 2007 een interessante actie op camera-zichtsystemen.

Met het oog op de nieuwe wetgeving en om haar toonaangevende positie op het vlak van zichtvelden verder te versterken, heeft DAF voor zowel LF, CF als XF een compleet nieuwe spiegelbezetting ontwikkeld.



Frontspiegel verplicht

Met de invoering van de frontspiegel krijgt de chauffeur zicht op het gebied direct vóór de truck. Omdat de wetgever het in principe toestaat om met één spiegel het trottoir- en het frontzichtveld te beslaan, is onderzocht of één spiegel – aan de bijrijderszijde hoog aan de hoek van de cabine geplaatst – een realistische oplossing kon zijn. Zo'n hoekspiegel moet dan wel gecombineerd worden met een hoofd- en breedzichtspegel die vóór de A-stijl staan. Dergelijke zogeheten 'satelliet spiegels' – zoals die soms op bussen worden toegepast – hebben echter grote nadelen: ze beperken de manoeuvreerbaarheid van de truck, ze doen afbreuk aan aerodynamica en brandstofverbruik en ze leiden tot snellere vervuiling van de zijruiten. Bovendien zijn aanpassingen aan het ontwerp van de truck nodig om te zorgen dat de voorruit aan de bijrijderszijde volledig gewist kan worden; de chauffeur moet tenslotte door het gewiste veld in zijn spiegels kunnen kijken. De combinatie van frontzicht- en trottoirzichtveld in één spiegel is daarmee onhaalbaar gebleken. Bovendien kan bij de separate frontspiegel met een spiegel met minder bolling volstaan worden, belangrijk voor de kwaliteit van het zicht.

Brandstof- besparing en reductie van emissies



DAF's moedermaatschappij PACCAR heeft zich het ambitieuze doel gesteld binnen zeven jaar bij specifieke middelzware voertuigen een brandstof-efficiency-verbetering van 30% te realiseren. Daarbij zal vooral gebruik worden gemaakt van hybride-technologie. Als onderdeel van PACCAR's wereldwijde hybride-programma, ontwikkelde DAF Trucks N.V. op basis van de DAF LF45 een prototype van een hybridetruck. Deze maakt gebruik van een geavanceerd diesel/elektrisch aandrijfsysteem.

DAF heeft uitgebreide ervaring met hybride-technologie. Al in de jaren tachtig ontwikkelde DAF een hybride busconcept, in de jaren negentig gevolgd door een prototype van een hybride distributietruck, gebaseerd op de CF. Met name het gewicht van de batterijpakketten (zo'n 3.000 kilo) stond een verdere ontwikkeling in de weg. Nu dit gewicht tot minder dan 10% is gereduceerd, komt de hybridetechnologie binnen bereik.

Het prototype van de DAF hybridetruck op basis van de LF45 werd ontwikkeld in nauwe samenwerking met Eaton, TNO en Leyland Trucks Ltd, eveneens een PACCAR-onderneming. Het voertuig maakt gebruik van een parallel diesel/elektrisch hybridesysteem, waarbij de truck wordt aangedreven door de dieselmotor, de elektromotor of door een combinatie van beide.

kan zorgen maar ook als generator kan functioneren. Energie die tijdens het remmen vrijkomt, wordt dan opgeslagen in de lithium-ion-batterijen en weer gebruikt bij het accelereren. Afhankelijk van de vullingsgraad van de lithium-ion-accu's, bepaalt een centrale computer wanneer de dieselmotor voor de aandrijving zorgt en wanneer en in welke mate de elektromotor wordt ingeschakeld.

Lithium-ion batterijen

Het accupakket van het hybridesysteem heeft een gewicht van zo'n 100 kilo en bestaat uit lithium-ion-batterijen met in totaal honderd 3,4 Volt-cellen. Wanneer deze accu's volledig zijn opgeladen, kan het prototype zo'n twee kilometer elektrisch rijden zonder voor de aandrijving de dieselmotor nodig te hebben. In de praktijk is dat voldoende om in en uit de 'groene zones' van stadscentra te rijden.

PACCAR FR-motor

Het prototype van de 7,5 tons hybridetruck is uitgerust met de nieuwe 4,5 liter PACCAR FR (Euro 4) dieselmotor met een maximum vermogen van 136 kW/185 pk en met een geautomatiseerde Eaton zesversnellingsbak (Autoshift). Tussen de koppeling en de versnellingsbak is een 44 kW elektromotor aangebracht, die voor de aandrijving

Introductieplanning

De hybridetechnologie vormt een zeer belangrijke sleutel op weg naar nog schonere voertuigen. DAF's directeur Productontwikkeling, R. Borsboom, benadrukt echter dat verdere ontwikkeling en beproeving noodzakelijk is om de betrouwbaarheid en levensduur te kunnen garanderen, terwijl ook tijd nodig is om de hybridetruck economisch gezien tot een aantrekkelijk alternatief te maken. DAF verwacht vanaf eind 2007 de eerste prototypes in te zetten voor 'veldtests' bij klanten.



***De beste
one-stop-shop***



Truck & Trailer Parts



*Uitgebreid programma met
meer dan 50.000 onderdelen
voor trucks en trailers van
alle merken.*

***Alle onderdelen
voor truck, trailer
en werkplaats!***

Uitstekende kwaliteit, service en aantrekkelijke prijzen.

Volledige DAF garantie op alle onderdelen.

Verkrijgbaar bij iedere DAF-dealer in Europa.

www.daf.com/trp

Van Gansewinkel is toonaangevend afvaldienstverlener

“Standaardisatie voor max



Boven: Deze hele speciale DAF CF 6x2 met gestuurde achteras kan twee twee huisvuilcontainers tegelijk legen. De belader hoeft ze alleen maar klaar te zetten: de chauffeur bedient de hefarm.

Rechtsboven: Deze speciale LF met oplegger wordt in België ingezet voor het vervoer van afvalcontainers.

Rechts: Een DAF CF als kolkenzuiger. De keuze voor een gestuurde naloopas zorgt niet alleen voor extra laadvermogen, maar ook voor een maximale manoeuvreerbaarheid.

Van Gansewinkel is een van de grotere afvaldienstverleners in Europa. De internationale onderneming heeft zo'n 1.250 trucks rijden, het merendeel DAF's.

Via een raamovereenkomst wil Van Gansewinkel een nog betere grip krijgen op de total cost of ownership van zijn voertuigen. "Al onze voertuigen zijn zeer complexe machines waarvan de waarde van de opbouw de kosten van de truck zelf niet zelden ruim overstijgt."

Bij Van Gansewinkel werken 4.000 werknemers in acht Europese landen. De afvaldienstverlener profiteert momenteel volop van de economische 'opswing' en de trend bij grote partijen hun afvalmanagement te outsourcen. De logistiek is hierbij zo complex is dat men diverse gespecialiseerde adviseurs in huis heeft voor het maken van analyses hoe men in bepaalde situaties het meest efficiënt met afval- en reststromen kan omgaan. Daarbij wordt steeds gezocht naar de meest optimale manier om afval en restproducten die vrijkomen tijdens productieprocessen zo efficiënt mogelijk

aan de bron te scheiden en te verdichten om ze vervolgens met de meest optimale voertuigen met zo min mogelijk kilometers af te voeren. Daarbij duikt het bedrijf niet zelden diep in de organisatie van de betrokken opdrachtgever. Bijvoorbeeld door Van Gansewinkel-specialisten in de fabriek zelf te detacheren. Zo werken er bij DAF Trucks alleen al 14 specialisten van de afvaldienstverlener."

Steeds meer DAF

Bij van Gansewinkel rijden ze met meerdere merken trucks. 'Een erfenis uit het verleden

en het komt ook door overnames", legt directeur Inkoop en Logistiek Ton François uit. "De komende jaren gaan we nagenoeg alleen nog DAF's aanschaffen; voor 2007 ruim 100. Het zijn betrouwbare voertuigen die goed voldoen aan onze specifieke eisen. DAF kan al Euro 5 leveren, wat nodig is voor verschillende soorten dienstverlening. Al onze voertuigen zijn zeer complexe machines waarvan de waarde van de opbouw de kosten van de truck zelf niet zelden ruim overstijgt. Dat zijn enorme investeringen waar veel winst te halen is door vanaf het eerste moment goed te kijken hoe we zo'n voertuig op de weg gaan zetten en onderhouden."

Van Gansewinkel koopt voor het grootste deel chassis-cabines van de types CF75 en CF85. Naast trekkers vooral ook veel bakwagens, veelal 6x2's voor extra laadvermogen, maar bijvoorbeeld ook 6x4's. "Wij werken vooral met kraakperswagens, veegauto's en containerwagens met een haakarm of portaalsysteem. Voor elke inzet bepalen wij het optimale voertuig. We letten heel sterk op de exploitatiekosten en de gewenste functionaliteit. Dat bepaalt de

“maximale inzetbaarheid”



Van Gansewinkel en DAF versterken partnership

Onlangs werd een raamovereenkomst gesloten tussen Van Gansewinkel en DAF Trucks N.V. voor de levering van chassis tot eind 2008. Van Gansewinkel zal in 2007 ruim 100 vrachtwagenchassis afnemen bij DAF.

Op de foto v.l.n.r.: Ron Bensen, Directeur DAF Nederland en Ton François, directeur Inkoop en Logistiek Van Gansewinkel.

configuratie en het uitvoeringsniveau en in zekere mate de motorisering. Wij houden het vermogen zo gunstig mogelijk in verhouding tot het tonnage.”

Om zo eenvoudig mogelijk al het materieel te kunnen inzetten, is standaardisatie van het grootste belang. “Een containerchassis moet alle containers die bij die inzet horen kunnen meenemen. Dan moet er geen bak tussen zitten die net even anders is. Omgekeerd moeten alle voertuigen binnen een bepaalde groep ook weer zo uniform mogelijk zijn. Om dat te bevorderen, zorgt DAF er – in samenspraak met ons – voor dat de voertuigen al zodanig op de band gebouwd worden dat de verdere opbouw zo eenvoudig mogelijk kan verlopen. “Voor zeer specifieke aanpassingen gaan voertuigen eventueel naar één van onze twee key DAF-dealers; we hebben er een in België en een in Nederland. Daar wordt de auto verder aangepast zodat de opbouwer er aansluitend direct mee uit de voeten kan. Dat verkort de doorlooptijd van bestellingen en daarmee het vermogensbeslag in de supply chain. Daarnaast kunnen we hier-

door actief reageren op de marktbehoeften en technische ontwikkelingen.”.

Lange levensduur

De medewerkers hebben Van Gansewinkel twee jaar geleden tot beste werkgever van Nederland uitgeroepen maar wie als chauffeur echt meters wil maken komt er waarschijnlijk niet aan zijn trekken. “De meeste auto’s komen bij ons door de aard van het werk niet boven de 50.000 kilometer per jaar uit. Maar vaak maken ze wel veel PTO-uren en verder doen we er 10 tot 12 jaar mee. Onderhoud is dus van heel groot belang voor ons. Wij lopen tegen heel andere problemen aan dan een gewone vervoerder. Wij hebben bijvoorbeeld een onevenredig hoog gehalte ‘stop and go’-werk. Dat zien we terug in de standtijd van de remblokken en bijvoorbeeld de levensduur van de compressor. Het onderhoud wordt verder nog gecompliceerd door de vaak technische hoogstandjes als containerlaadsystemen, weeginstallaties en kraakpersinstallaties. “Dat zijn zeer complexe apparaten met heel veel hydrauliek en elektronica”, vertelt François.

Het meest logische lijkt het, dat onderhoud dan maar zelf te doen. “Dat hebben we ook jaren gedaan. Wij verzorgden de service voor de opbouw en de auto ging dan voor zijn reguliere beurten gedeeltelijk toch weer naar de dealer. Dat is niet efficiënt en we willen de downtime verder beperken. Daarom gaan we op die plaatsen waar we werkplaatsen hebben het complete onderhoud zoveel mogelijk zelf uitvoeren. Maar ook hebben we een pilot gestart in de Randstad waar DAF-dealers voor 80 van onze voertuigen het complete onderhoud gaan doen. Als de proef slaagt, willen we hem verder uitrollen naar al die gebieden waar we zelf geen werkplaatsen hebben. Ook in het buitenland zoals in Tsjechië.” Wat weer verklaart waarom Van Gansewinkel steeds meer met een grote partner wil samenwerken. “Dit soort projecten kun je niet voor ieder merk apart opzetten. Dat is veel te omvangrijk.”



DAF en PACCAR Financial: Dedicated to Transport

Bij het financieren van uw volgende DAF truck kunt u rekenen op PACCAR Financial bij het nemen van de juiste beslissingen. Dankzij onze diepgaande kennis van de transportwereld kunnen wij de beste financiële oplossing voor uw bedrijf bieden. Vraag uw dealer vandaag nog om aanvullende informatie.

