

# DAF IN ACTION

NR.1 2018



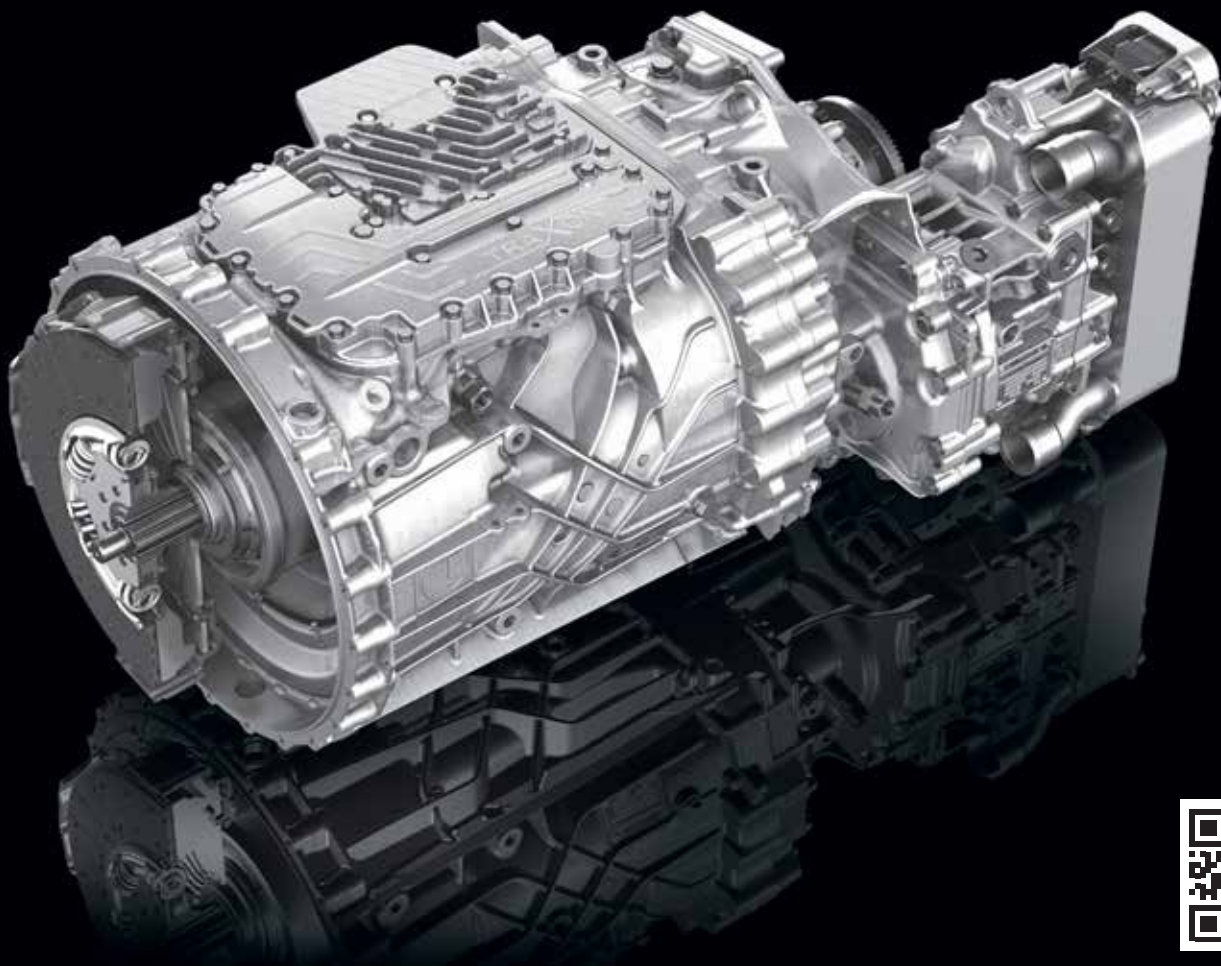
**NEW CF EN NEW XF**  
INTERNATIONAL  
TRUCK OF THE YEAR 2018!

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

**DAF**

# TRAXON – LICHT. STERK. INTELLIGENT.

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





<b>DAF New CF en XF:</b> International Truck of the Year 2018	4
<b>DAF nieuws</b>	6
<b>DAF pakt opnieuw flink uit</b>	8
<b>“DAF doet wat het belooft”</b>	12
<b>Platooning volgens DAF:</b> “De chauffeur blijft altijd nodig”	15
<b>Anhalt Logistics over de zuinige DAF XF:</b> bewijs geleverd	18
<b>1500 kilometer genieten</b>	20
<b>Nieuwe cabinelakstraat:</b> modernste ter wereld	22
<b>DAF 2600:</b> stamvader van de internationale truck	24
<b>“Connectivity is de toekomst”</b>	26
<b>Letterlijk zo goed als nieuw</b>	28
<b>PACCAR World</b>	29
<b>Hyperlooptransport</b>	30



### Bedankt!

Met veel plezier introduceerden we in mei 2017 de New CF en New XF in Birmingham. 7% zuiniger, tot 100 kilo meer laadvermogen, met verlengde service-intervallen en met geweldige rijeigenschappen. En dat zijn geen loze kreten; ze worden keer op keer bevestigd door uw collega's. In deze DAF in Action leest u meer over hun ervaringen.

Al onze inspanningen werden eind november bekroond met de meest prestigieuze prijs in de truckwereld: die van 'International Truck of the Year 2018'. “Met de introductie van de New XF/CF levert DAF een serie zware en middelzware trucks die een nieuwe maatstaf vormt op het gebied van energie-efficiency van de aandrijflijn en algehele prestaties”, concludeerde de vakjury.

De 'International Truck of the Year 2018'-onderscheiding is niet alleen bedoeld voor DAF, maar ook voor onze DAF-dealerorganisatie. En met name draag ik hem op aan ú, onze business partners, die onze trucks en diensten gebruiken als drijvende kracht van uw succes.

Ik dank u voor het vertrouwen dat u ons elke dag geeft. Want dat inspireert ons om het morgen nóg beter te doen dan vandaag.

Met vriendelijke groet,

Preston Feight, president-directeur

# DAF

### Colophon:

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

**DAF New CF en New XF:**

# International Truck of the Year 2018

'International Truck of the Year' is zonder twijfel de meest prestigieuze onderscheiding die een truckfabrikant kan krijgen. "Het belangrijkste criterium om gekozen te worden is de bijdrage die de winnende truck levert aan de efficiency van het wegtransport", legt juryvoorzitter Gianenrico Griffini uit. "Dat maakt deze onderscheiding zo waardevol, naast het feit dat de verkiezing is gebaseerd op de meningen van niet minder van 23 vooraanstaande vakjournalisten en -tijdschriften uit heel Europa."

DOOR **ROB VAN GOOL**



**De onderscheiding 'International Truck of the Year 2018' werd door juryvoorzitter Gianenrico Griffini overhandigd aan Preston Feight, president-directeur van DAF Trucks, tijdens de persdag van de Solutrans bedrijfswagenbeurs in Lyon, Frankrijk**

Elk jaar is de aankondiging van de 'International Truck of the Year' een spannend moment, net als deze keer tijdens de belangrijke Solutrans transportvakbeurs in het Franse Lyon. "Volgens de regels wordt de onderscheiding overhandigd aan de individuele truck of de modelreeks die de afgelopen 12 maanden op de markt is geïntroduceerd en die de grootste bijdrage aan transport-efficiency levert. Want dat is waar het om draait in het huidige wegtransport", vertelt de Italiaan Gianenrico Griffini. "Een lange lijst criteria wordt daarin meegenomen, zoals technologische

innovatie, chauffeurscomfort, veiligheid, rijeigenschappen, brandstofverbruik, de milieu 'footprint' en natuurlijk 'Total Cost of Ownership'."

## **DAF New CF & XF onderscheiden**

Waarom kregen de DAF New CF & XF de onderscheiding 'International Truck of the Year 2018'? Griffini steekt van wal: "De nieuwe aandrijflijn, gebaseerd op de geoptimaliseerde MX-11 en MX-13 zescilinder lijnmotoren - prachtig geïntegreerd met de



**Met de introductie van de New XF/CF levert DAF een serie zware en middelzware trucks die een nieuwe maatstaf vormt op het gebied van energie-efficiency van de aandrijflijn en algehele prestaties”**

nieuwste ZF Traxon twaalfversnellingsbak- en nieuwe DAF-achterassen zorgen voor betere rijeigenschappen, een lager brandstofverbruik en een naadloos schakelgedrag. De juryleden waarderen de manier waarop DAF uit elke druppel Diesel de maximale energie haalt. Onder andere door een verder verbeterde verbranding, minder interne wrijvingsverschillen in de motor, ‘down speeding’, verbeterde ‘voorspellende eigenschappen’, een nieuwe elektronische architectuur en gewichtsbesparingen bij componenten als het uitlaatgas-nabehandelingssysteem.” Volgens Griffini prezen de IToY-juryleden de geavanceerde karakteristieken van de New CF & XF-aandrijflijn, zodat de truck langer in ‘Eco-Roll’ modus kan rijden. Dat is te danken aan de verbeterde integratie van de motor en de geautomatiseerde versnellingsbak met de nieuwste door GPS aangestuurde Predictive Cruise Control functies.

### Meer waardering voor truckindustrie

De onderscheiding werd voor de 32e maal uitgereikt. Net als zijn collega's heeft Gianenrico Griffini in de afgelopen jaren de enorme evolutie van bedrijfsvoertuigen van zeer nabij meegemaakt. “Die evolutie is indrukwekkend”, zegt hij. “Vergelijk een vrachtwagen van 10,15 jaar geleden maar eens met een moderne en je constateert dat er ongelooflijk grote vooruitgang is geboekt op het gebied van uitstoot, brandstofefficiency, veiligheid en chauffeurs-comfort. Naar mijn mening zou de truckindustrie daar veel meer waardering voor moeten krijgen.”

### Een nieuwe maatstaf

Gianenrico Griffini vat de keuze van de jury als volgt samen: “Met de introductie van de New XF/CF levert DAF een serie zware en middelzware trucks die een nieuwe maatstaf vormt op het gebied van energie-efficiency van de aandrijflijn en algehele prestaties. Het DAF-team kan trots zijn op deze baanbrekende trucks!” ■



1988 **DAF 95**



1998 **DAF 95XF**



2002 **DAF LF**



2007 **DAF XF105**



2018 **DAF NEW CF & XF**

## Het begon in 1976

Het fenomeen ‘International Truck of the Year’ begon in 1976 in Groot-Brittannië, toen de hoofdredacteur van het tijdschrift ‘Truck Magazine’, wijlen Pat Kennett, de toen nieuwe Seddon Atkinson SA200 testte. Hij vond het een zeer vernieuwende truck, die qua comfort en veiligheid ver op de concurrentie vooruitliep. Toen werd het idee geboren voor een onderscheiding als erkenning voor de nieuwste technische ontwikkelingen bij bedrijfsvoertuigen en dan met name ontwikkelingen gericht op voordelen voor de ondernemer en de chauffeur. Het idee van Pat Kennett werd enthousiast ontvangen door Andrew Frankl, de uitgever van Truck Magazine. Samen besloten ze de ‘Truck of the Year’ onderscheiding in het leven te roepen. In 1977 was Seddon Atkinson de eerste truckfabrikant die de trofee kreeg. De stap naar *International Truck of the Year* was snel gemaakt, toen Kennett en Frankl het jaar daarop op zoek gingen naar Europese collega's die hun visie deelden. Vandaag de dag bestaat de jury uit 23 leden, die de belangrijkste Europese truckmagazines vertegenwoordigen. In de afgelopen jaren heeft de IToY groep haar invloedssfeer verder uitgebreid door ‘geassocieerde leden’ te benoemen in groeiende truckmarkten als China, India, Zuid-Afrika, Australië, Brazilië, Japan en Iran.







## DAF levert 500e truck in Jordanië

De 500e truck maakt deel uit van een order van 50 trucks van Euro Shipping Services (ESS) in Amman. Deze intermodale transporteur houdt zich bezig met containervervoer, luchtvracht, pakket-verzending en opslag. De keuze voor de CF85 is geen toeval, stellen ESS-eigenaren Issam Sacca en Mahmoud Omran: "We weten dat DAFs een zeer laag brandstofverbruik kennen. Dat is ook één van de redenen waarom ze ook zo'n bijzonder gunstige 'Total Cost of Ownership' hebben. En ook op het vlak van veiligheid, betrouwbaarheid en robuustheid is de CF85 dé truck om toe te voegen aan onze vloot van 90 voertuigen. Daarbij komt dat we veel vertrouwen hebben in de aftersales support en extra diensten van onze lokale DAF-dealer Manaseer." ■

DAF Trucks heeft zijn 500e truck in Jordanië afgeleverd, drie jaar nadat het merk op de Jordanees markt actief werd. De levering van een DAF CF85 4x2 Euro3 weerspiegelt de sterke positie van DAF in Jordanië. De Nederlandse fabrikant is er inmiddels leider in het zware segment met een marktaandeel van meer dan 25%.

## Benoemingen DAF Board of Management

**Onlangs vonden er veranderingen plaats binnen de Board of Management van DAF Trucks N.V.**

Harry Wolters werd benoemd tot Directeur Verkoop Europa. Harry Wolters trad in 1996 bij DAF in dienst en bekleedde posities met toenemende verantwoordelijkheid, inclusief die van Bedrijfsleider van de Truck Assemblage-fabriek in Eindhoven en Directeur Human Resources. In oktober 2014 werd hij aangesteld als Directeur Operations. In zijn nieuwe functie blijft hij lid van de Board of Management.

Jos Habets werd benoemd tot Directeur Operations. Jos Habets kwam in 1998 bij DAF in dienst. Hij had verschillende financiële functies met toenemende verantwoordelijkheid – waaronder die van Manager van de Bedrijfs-economische Afdeling en DAF Group Controller – voordat hij in 2010 werd benoemd tot Directeur Financiën en lid van de Board of Management.

Harald Seidel werd benoemd tot Directeur Financiën. Harald trad in 2001 bij DAF in dienst en bekleedde functies eveneens met toenemende verantwoordelijkheid, waaronder die van Controller van PACCAR Parts Europe en Controller Marketing & Sales. In 2016 werd hij aangesteld als Group Controller. In zijn nieuwe functie maakt Harald Seidel deel uit van de DAF Board of Management. ■



Harry Wolters (links), Jos Habets (midden) en Harald Seidel (rechts).



## IRIZAR i8 'INTERNATIONAL COACH OF THE YEAR 2018'



De drie-assige en 14 meter lange Irizar i8 touringcar ontving tijdens Busworld – één van de grootste internationale openbaar vervoer tentoonstellingen – de onderscheiding 'International Coach of the Year 2018'. Deze onderscheiding heeft ook een belangrijk DAF-tintje, aangezien de Irizar i8 is uitgerust met de door DAF ontwikkelde en gebouwde PACCAR MX-13 motor. "Op het gebied van aanschafprijs, restwaarde, brandstofefficiency en exploitatiekosten is de Irizar i8 simpelweg de nieuwe norm", aldus de jury.

Zowel DAF Trucks als de DAF New LF vielen in de prijzen tijdens de '2017 Commercial Fleet Awards'. Van links naar rechts: Phil Moon, DAF Trucks Marketing Manager; John Mabey, PACCAR Financial; Adam Bates, DAF Trucks UK Fleet Parts Sales Manager; Ian Grant, DAF Trucks Fleet Sales Director.



## DAF wint twee prestigieuze 'Commercial Fleet Awards'

DAF Trucks heeft tijdens het 2017 Commercial Fleet Awards gala twee prestigieuze prijzen in de wacht gesleept. DAF Trucks werd als fabrikant uitgeroepen tot 'Truck Fleet Manufacturer of the Year', de DAF LF-serie ging naar huis met de titel 'Commercial Fleet Truck of the Year'. Het was voor het derde jaar op rij dat DAF Trucks het Commercial Fleet Award gala verliet met een award voor zowel de LF-serie als met de titel 'Truck Fleet Manufacturer of the Year'.

"Deze awards zijn zeer waardevol voor ons omdat de prijzen worden toegekend door een jury van toonaangevende Britse wagenparkbeheerders en fleet managers met een diepgaand inzicht in de behoeften van de sector", aldus Richard Zink, directeur Marketing & Sales en lid van de Directie van DAF Trucks NV. "De awards onderstrepen de hoge kwaliteit van zowel onze voertuigen als van de diensten. Samen dragen die bij tot de laagste total cost of ownership en de hoogste transport efficiëntie voor onze klanten, die daar elke dag weer van profiteren." De Commercial Fleet Awards is een initiatief van het toonaangevende Britse 'Commercial Fleet' magazine. ■



## DAF Trucks Parijs opent haar deuren

Gelegen aan het drukste verkeersknooppunt ten zuiden van Parijs, opende onlangs DAF's nieuwe eigen dealerbedrijf DAF Trucks Paris haar deuren. Het dealerbedrijf staat op een terrein van 13.000 vierkante meter en is uitgerust met de nieuwste apparatuur en gereedschappen, waaronder een remmenbank en elf bruggen. Een computergestuurd onderdelenmagazijn zorgt voor optimale onderdelenbeschikbaarheid. Het dealerbedrijf is strategisch gelegen op tien minuten van Orly en makkelijk bereikbaar vanaf de snelwegen rond de Franse hoofdstad. ■



**Uitbreiding CF- en XF-serie en nu ook nieuwe LF:**

# DAF pakt opnieuw flink uit

Maar liefst elf nieuwe bakwagen- en acht nieuwe trekker-varianten voegt de Nederlandse truckproducent toe aan de populaire CF- en XF-serie die eerder dit jaar volledig werd vernieuwd. En tegelijkertijd introduceert DAF de nieuwe LF, die veel van de noviteiten met de CF en XF deelt en de positie van het merk in het distributiesegment verder moet versterken.

DOOR **ROB VAN GOOL**



Dat DAF haar hele productenprogramma binnen een tijdspanne van nog geen half jaar volledig vernieuwt, mag gerust een – wat de Fransen zo mooi noemen – tour de force heten. Want hoewel de uiterlijke vernieuwingen mogelijk op slechts een ingrijpende facelift zouden kunnen duiden, is er onderhuids dermate veel aan de nieuwe CF en XF gewijzigd, dat het predicaat nieuw beslist op z'n plaats is. Nieuwe motoren, nieuwe TraXon versnellingsbakken en nieuwe achterassen illustreren dat als geen ander en dan is de lijst aan vernieuwingen bij lange na nog niet compleet. Nieuwe voertuigsoftware, een compleet nieuw en nog compacter systeem voor

de nabehandeling van uitlaatgassen, een nieuwe climate control in de cabine die slim gebruik maakt van restwarmte in het gigantische blok ijzer eronder. DAF benadrukt dat het geen onderdeel van de truck onaangeroerd heeft gelaten om het maximale uit elke druppel dieselolie te halen.

## **7% lager brandstofverbruik**

Het kost Raoul Wijnands, manager Testing, dan ook geen enkele moeite om tijdens de internationale persintroductie van de nieuwe reeks multi-assers, de voordelen van de grootscheepse operatie op te dreunen: gewichtsreducties tot maar liefst 300 kilogram,

service-intervallen tot 200.000 kilometer en – zeker niet in de laatste plaats – brandstofbesparingen van maar liefst 7% binnen het vervoer over de lange afstand. 'De grootste stap die we ooit gezet hebben', claimt DAF en dat staft die belofte aan een internationale vergelijkingstest die onlangs voor de Hongaarse klant Révész op touw is gezet. "Over een afstand van ruim 3.000 kilometer realiseerde de nieuwe XF een brandstofbesparing van maar liefst 7,3% ten opzichte van de vorige generatie", aldus een trotse Wijnands. "En die was al zo zuinig."





Het DAF-programma werd uitgebreid met tal van nieuwe as-configuraties, die elke vervoerder een truck op maat moeten bieden.



Een van de belangrijkste noviteiten is een nieuwe naloopas. Die is leverbaar op zowel trekkers als bakwagens en zorgt voor maximale wendbaarheid.



### Hoger laadvermogen, lager brandstofverbruik

De markt lijkt de voordelen van de nieuwe generatie trucks in elk geval volledig te omarmen. Was het plan om de bestaande generatie voorlopig nog in productie te houden, inmiddels rollen er alleen nog maar voertuigen van de nieuwste generatie uit de DAF-fabrieken, gedreven door de vraag vanuit de eerder genoemde markt. En dat is dan meteen het moment waarop het programma wordt uitgebreid met tal van nieuwe as-configuraties, die elke vervoerder een truck op maat moeten bieden. Dat gebeurt allereerst door een nieuwe gestuurde naloopas, die voortaan een elektrisch-hydraulische

aansturing kent voor een maximale manoeuvreerbaarheid, een lager gewicht (30 kilo), een hogere betrouwbaarheid dankzij minder onderdelen en niet te vergeten nog eens een extra procent brandstofbesparing. Tenslotte draait de slimme stuurpomp nu alleen nog maar wanneer dat nodig is, in plaats van constant....

Nieuw is ook een naloopas met dubbele montage, voor wanneer hoge nuttige laadvermogens nodig zijn. Een nieuw aslichaam met geoptimaliseerde lagers tekent voor een gewichtsbesparing van 25 kilogram. Een brandstofbesparing van twee-tiende van een procent, maar belangrijkste voordeel steekt hier vooral in

het hogere technische draagvermogen van maar liefst 34 ton, belangrijk wanneer zware containers geladen worden en het volle gewicht daarvan even op juist die achterste as leunt....

### Nieuwe uitvoeringen voor de bouw

Ook voor klanten die regelmatig het gebaande pad verlaten, heeft DAF het nodige aan nieuws in petto. Zoals een nieuw dubbel-aangedreven tandem-set (26 ton) met naafreductie, waarvan de assen een nieuwe gegoten behuizing kregen en waarbij nieuwe, snellere eindoverbrengingen helemaal aansluiten bij een filosofie die DAF over de gehele

# DAF smeermiddelen - Bespaar tijd en geld

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



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

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

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

**DAF Xtreme Longlife Coolant**





breedte toepast, namelijk 'down speeding' van de motoren. Dat betekent zoveel dat ze nu bij veel lagere toerentallen opereren met het oog op een zo hoog mogelijke brandstofefficiency en – vooral voor de chauffeur van grote waarde – een opmerkelijk laag geluidsniveau.

De nieuwe CF 8x4

bakwagen is volgens de Eindhovenaren maar liefst 300 kilogram lichter dan z'n voorganger. In het licht daarvan is het een aardige bijkomstigheid dat de olie in de nieuwe tandmassen slechts een keer per drie jaar of om de 450.000 kilometer verversd hoeft te worden.

Om nog even in het bouwsegment te blijven: DAF levert voor de CF voortaan ook op het continent een lichtgewicht 8x4-chassis, dat zich met name leent voor toepassing van betonmixers. Met twee gestuurde 7.1 tons voorassen en een 19 tons tandem met enkele reductie zet het chassis slechts iets meer dan 9 ton op de weegschaal en dat is uniek in de markt. 'Nog niet eens zo lang geleden wogen reguliere trekkers zoveel'.

### **Rust aan boord meest opmerkelijk**

Rijden doen de nieuwe uitvoeringen van de CF- en XF-modellen even uitstekend als hun eerder dit jaar geïntroduceerde familieleden. DAF staat sowieso bekend om z'n voortreffelijke rijeigenschappen met een mooie stabiliteit, een prettige besturing vol 'gevoel' en de nieuwe versies doen daar niets aan af. Integendeel. Meest opmerkelijk blijft echter de rust aan boord. De nieuwe generatie PACCAR MX-11 en MX-13-motoren biedt



**“Een BMW 1-serie in het VW Golf-segment”, zo typeerde een woordvoerder van DAF de nieuwe LF.**

meer vermogen en koppel en draait op kruissnelheid van pakweg 85 km/u maar net duizend omwentelingen per minuut. Dat levert aan boord een ongekennde rust op. De nieuwe TraXon-versnellingsbakken doen hun werk heel comfortabel en heel slim zijn de verschillende strategieën die standaard ingebouwd zijn. Door een druk op de knop kan de chauffeur het schakelgedrag aanpassen aan de toepassing: vloeistofvervoer, off road of vervoer over de lange afstand. De transmissie kent ook speciale schakelprogramma's voor zwaar transport en Ecocombi's, maar die worden automatisch gekozen wanneer de versnellingsbak al na twee keer schakelen voelt dat er extra gewicht moet worden voortbewogen of juist niet. Slim en praktisch, net zoals het 'battery energy motoring system' en 'tire pressure monitoring', die voortdurend over de kwaliteit van de accu's en de spanning van de banden waken.

### **Benjamin in nieuwe kleren**

Uiteraard ontsnapte ook de benjamin van de familie niet aan de vernieuwingsdrang van DAF. Uiterlijk deelt de New LF diverse stijlelementen met de grote broers, al blijft de tweede ruit in het portier aan bijrijderszijde voorbehouden aan DAF's

distributietruck. Maar die profiteert evenzo van nieuwe en frisse kleuren in het interieur, nog meer informatie op het centrale display op het dashboard en niet te vergeten meer koppel voor de motoren om ze – in combinatie met snellere drijflijnen – minder toeren te laten maken voor een brandstofverbruik dat bij de

nieuwste generatie tot 6% lager ligt.

### **Nieuwe motor**

Grote verrassing tijdens de internationale perspresentatie in Spanje was de nieuwe 3,8 liter PACCAR PX-4-motor. Hij krijgt met 115 kW/152 pk en 127 kW/172 pk een plaatsje aan de basis van het programma, maar hoeft zich daar geenszins voor te schamen. De PX-4 wordt uitsluitend aangeboden in het 7,5 tons segment en zou daar nog wel eens potten kunnen gaan breken onder vervoerders die zich specialiseren in het lichte distributiewerk, maar wel verwachten dat hun truck over 5 of 10 jaar nog in een puike conditie verkeert. 'Een BMW 1-serie in het VW Golf-segment', typeerde een woordvoerder van DAF de nieuwe LF met de nieuwe basis-motorisering. Met korte wielbasis en de van de LF bekende wendbaarheid stal de LF met 'kleine' PX-4 in Spanje in elk geval de show. Net als de nieuwe meer-assers uit de CF- en XF-serie die een meer dan overtuigende indruk achterlieten. ■



**Meer zien over DAF's nieuwe productprogramma?**  
Ga naar [www.daf.com/inaction](http://www.daf.com/inaction)

## Révész Group:

# “DAF doet wat het belooft!”

Révész Group is één van de meest toonaangevende transport- en logistieke ondernemingen van Hongarije. De onderneming werd in de jaren tachtig opgericht door Balint Révész, die vandaag de dag nog steeds Chief Executive Officer is. Hij zag zijn familiebedrijf uitgroeien tot Oost-Europese marktleider op het gebied van bulk- gas- en vloeistoftransport en een belangrijke speler op het gebied van logistieke dienstverlening.



Zoltán Sipos: “DAF weet al onze eisen  
op de beste manier met elkaar te combineren”



DAF heeft een speciale relatie met de Révész Group: in 2015 ontving eigenaar en CEO Bálint Révész de sleutels van de miljoenste in Eindhoven gebouwde DAF uit handen van de Nederlandse minister-president Mark Rutte.



Aan de basis van de transportactiviteiten staat een vloot van meer dan 450 trucks, waarvan het overgrote deel de DAF-badge op de grille heeft. Zoltán Sipos, directeur van Lerton Trans Ltd, dat deel uitmaakt van de Révész-groep, legt uit waarom de onderneming koos voor de Nederlandse truckfabrikant. "Onze trucks rijden gemiddeld zo'n 130.000 kilometer per jaar en betrouwbaarheid en lage operationele kosten zijn voor ons de belangrijkste aanschafcriteria. Tegelijkertijd vinden wij chauffeurscomfort erg belangrijk; onze chauffeurs zijn vaak voor langere tijd onderweg. Dan verdienen ze een goed bed, veel ruimte en een fijn weggedrag. DAF weet al die eisen op de beste manier met elkaar te combineren."

### Prijs-prestatie

Een paar maanden geleden bestelde de Révész groep 400 New DAF CF en New DAF XF trucks ter vervanging van bestaande voertuigen en verdere uitbreiding van de vloot. En hoewel Révész al jarenlang een trouwe klant van DAF is, was het niet vanzelfsprekend dat DAF de order zou krijgen. Sipos: "We hebben alle merken zeer uitgebreid met elkaar vergeleken, dat doen we altijd bij belangrijke orders. DAF bleek de beste prijs-prestatieverhouding te bieden en bovendien het beste te scoren op het gebied van lage operationele kosten."

### Vergelijkingstest

Belangrijk onderdeel van het aanschafproces was een vergelijkingstest tussen de New XF en zijn toch al zeer efficiënte voorganger. "Geen betere test dan een praktijktest", vertelt Sipos daarover. "Bij de introductie van de New CF en New XF claimde DAF een 7% lager brandstofverbruik ten opzichte van zijn voorganger. Dat zijn natuurlijk prachtige beloftes, maar klopt het ook? We besloten daarom een uitgebreide test te doen over een afstand van 3.500 kilometer, van Nederland naar Hongarije en terug. En inderdaad, DAF's belofte klopte: de test toonde aan dat de New XF nog eens 7,3% zuiniger is dan zijn voorganger."

### Van CF naar XF

"Tot op heden bestond onze vloot voornamelijk uit CF trucks", vertelt Gábor Maczkó, directeur van Révész Trans Ltd. "Dat deden we vanwege het zeer lage eigen gewicht. Want in het bulk- en tanktransport telt elke kilo. DAF heeft nu het eigen gewicht van de top-of-the-range XF aanzienlijk verminderd. We hebben daarom besloten om over te stappen naar de XF Super Space Cab. Daarmee krijgen onze chauffeurs nog meer ruimte en comfort, terwijl we als bedrijf tegelijkertijd profiteren van het laagst mogelijke brandstofverbruik en van de totale transportefficiëntie. Twee vliegen in één klap. Bovendien zijn onze chauffeurs bijzonder enthousiast over het geweldige motorkoppel en de algemene rijeigenschappen." ■

“  
Een test door Révész toonde aan dat de inzet van de New XF zorgt voor een brandstofbesparing van 7,3%”





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



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

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

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

**GOODYEAR**

MADE TO FEEL GOOD.



## Platooning volgens DAF:

# “De chauffeur blijft altijd nodig”



Platooning met trucks staat volop in de belangstelling. Waar alle partijen het eens zijn over het einddoel, verschillen echter de wegen daarnaartoe behoorlijk. En dat geeft een vertekend beeld bij ondernemers en chauffeurs. DAF hecht aan een heldere en reële visie.

DOOR **BERT ROOZENDAAL**

Voor de hele truckindustrie is de primaire reden om te platoonen, dat je daarmee een nog hogere brandstof-efficiëntie en dus minder uitstoot kunt bereiken. Iedereen is het er ook over eens dat platooning bijdraagt aan de verkeersveiligheid, een betere wegbenutting en verkeersdoorstroming.

### **0,3 seconden**

DAF is leidend in truckplatooning. Als enige merk is DAF nu al in staat om drie onderling met elkaar communicerende trucks op een afstand van 0,3 seconden achter elkaar te laten rijden. Dan is er slechts een afstand van 6,6 meter

tussen de 'platoonende' voertuigen! Op die afstand zorgt de zuigende werking van de voorligger voor een brandstofbesparing van minstens 10% bij de achterligger. Bovendien bespaart ook het eerste voertuig brandstof, omdat het tweede voertuig de werveling achter het eerste voertuig gedeeltelijk opheft. Tijdens haar research heeft DAF ook gemerkt dat de zuigende werking bij 0,3 seconden niet veel afwijkt van de zuigende werking bij 0,5 of 0,8 seconden.

### **Rol chauffeur**

Ook DAF ziet platooning als een veelbelovende richting om brandstof te besparen, de doorstroming op de weg



**Bij een sftand van 0,3 seconden vult de achterkant van de voorganger de hele voorruit.**



bevorderen, veiliger te rijden en een nog hogere transportefficiëntie te bereiken. Uniek binnen de visie van DAF is de rol van de chauffeur. Platooning is er om hem te ontlasten, niet om hem te vervangen.

### **Alert**

DAF wil dus juist te allen tijde een chauffeur aan boord hebben. “En als je die alert wilt houden, moet hij of zij een taak hebben”, is de mening van ingenieur Menno Beenackers, project manager platooning bij DAF. “Wij zien dat voorlopig het beste gewaarborgd door de chauffeur te laten sturen, al dan niet ondersteund met elektronica waarbij de chauffeur aan het stuurwiel voelt dat hij of zij moet corrigeren of de truck zelf kleine correcties uitvoert. In feite is dat een doorontwikkeling op alle elektronica die er nu al in onze huidige productievoertuigen zit. De chauffeur wordt zo weer een stapje meer geholpen bij zijn belangrijke taak: zorgen dat hij en zijn truck veilig aankomen. In de verdeling in vier stappen tussen alles zelf doen tot geheel autonoom rijden, is dat voor ons fase twee. Daarbij kan men zelfs al het stuur even loslaten, zoals in een Tesla. Maar dat is niet hetzelfde als geheel automatisch zelfsturend. Dat zit voor ons in fase drie.”

### **Uitdagingen**

Daarmee lijkt de vraag of die 0,3 seconden afstand straks de norm op de openbare weg gaat worden, al grotendeels beantwoord: volgens DAF voorlopig nog niet. Want juist omdat DAF dat als eerste kan, zien de engineers nu ook heel goed welke uitdagingen daarbij aan het licht komen. Tijdens een testronde zien we onmiddellijk welke. De achterkant van onze voorganger vult de hele voorruit. Dat is niet prettig voor de chauffeur. “Naar ons idee kan dat pas in wat wij de vierde fase noemen”, aldus Beenackers. “Daarbij rijden de volgtrucks echt helemaal autonoom. Dus zonder bemoeienis van de chauffeur, of die nu wel of niet aan boord is. Maar dat autonome rijden zie ik in de nabije toekomst nog niet gebeuren, gezien de geringe besparing en de benodigde technische inspanning. Ik denk dat de grens voorlopig ligt op 0,5 tot 0,8 seconden afstand en met een chauffeur aan boord die nog steeds de baas over zijn voertuig is.”

### **Wetgeving**

Dankzij platooning kunnen trucks veilig op een korte afstand van elkaar rijden en daarmee bijdragen aan het op een veilige manier efficiënter benutten van snelwegen. En dat zorgt weer voor meer efficiëntie voor het complete goederenvervoer over de weg. “Maar dan moeten er Europabreed wel uniforme afspraken en wetgeving komen over wat men een veilige onderlinge afstand vindt bij platooning”, aldus Beenackers. “En die is er nog niet: in de meeste Europese landen is er wel wetgeving over volgafstand, maar er zijn geen uniforme regels. Soms wordt 50 meter voorgeschreven, soms twee seconden, soms wat de politie op dat moment veilig acht. Voor platooning moet er echt uniforme wetgeving komen.”

### **Communicatieprotocol**

Een andere hobbel die er al spoedig in het verschiet ligt, is een universeel communicatieprotocol. Binnen ACEA verwacht men dat in 2023 multibrand platoons een feit is. Maar dan moeten trucks van alle merken wel met elkaar kunnen ‘praten’. En dit is nog maar één aspect. Ook is er de vraag hoe platoons straks tot stand komen. De meeste vrachtwagens zullen individueel naar de snelweg rijden en pas daar samen met andere trucks ad hoc platoons vormen. Het kan natuurlijk ook zo zijn dat één vervoerder tegelijk drie voertuigen wegstuurt, die dan op de snelweg in platoonmodus gaan rijden. En natuurlijk kunnen vervoerders onderling afspraken maken.

### **Juridisch kader**

Kortom, voor het zover is, zijn er nog genoeg uitdagingen om op te lossen. Dat oplossen gaat ook zeker gebeuren, maar vraagt tijd. Want behalve het perfectioneren van de systemen en het uitwisselbaar maken is er ook een juridisch kader nodig. Met andere woorden: wat worden de spelregels?. Dat is zeker ook een maatschappelijk vraagstuk, waar de politiek een antwoord op moet gaan vinden en waar de industrie alleen maar kan adviseren. Dat proces wordt relevanter naarmate we meer efficiëntie- en milieuwinst willen. Nu gaat iedereen uit van twee tot drie trekker/trailers. Maar langer zou beter zijn. Of platoons met EcoCombi's. Of toch naar een kortere volgafstand met bijvoorbeeld 0,3 seconden. Dat laatste gaat alleen met autonoom rijdende volgauto's. Omdat alleen elektronica daar nog tijdig kan ingrijpen, mocht dat nodig zijn. Dan heb je het naast software ook over maatschappelijke acceptatie. ■



## DAF Trucks neemt deel aan platooning proef in Engeland

DAF Trucks neemt deel aan een twee jaar durende proef met truck platooning in Engeland. De test wordt geleid door het Britse Transport Research Laboratory (TRL). DAF Trucks is samen met zijn partners, TNO, Ricardo PLC en logistieke dienstverlener DHL, geselecteerd door het Britse Ministerie van Transport om samen met Highways England ervaring op te doen met truck platooning op geselecteerde routes op het Engelse hoofdwegennet. De eerste platooning DAF test trucks zijn de komende maanden ingepland voor proeven in het Verenigd Koninkrijk.

Met de truck platooning proef wil de Engelse overheid meer ervaring opdoen met deze nieuwe innovatie, die meer efficiëntie kan brengen in het wegtransport.







Heino en Thies Anhalt: “De nieuwe XF is een premium voertuig dat technologisch nieuwe normen zet.”

## Anhalt Logistics over de zuinige DAF XF: Bewijs geleverd

Vloerbaar transportspecialist Anhalt Logistics biedt haar klanten naar eigen zeggen ‘liquid solutions’. De nieuwste generatie van de DAF XF draagt er in belangrijke mate toe bij dat de dienstverlening naar de klant vloeiend verloopt.

Bij de introductie van de nieuwe voertuiggeneratie belofde DAF een brandstofbesparing van maar liefst 7%. Daar ga je als transport-ondernemer wel even rechtop van zitten. En het maakt nieuwsgierig: klopt het wel? Bij Anhalt Logistics in het Duitse Dithmarsch onderzochten chauffeurstrainer Ove Thomsen en chauffeur Marco Bielefeld of de nieuwe aandrijflijn haar belofte wel inlost. Dat deden ze tijdens meerdere ritten vanuit Noord-Duitsland naar Thüringen. Voorheen werd die route gereden met een

truck van een ander merk, die ongeveer 28 liter per 100 kilometer verbruikte.

### Lage toerentallen

“In het begin verbaasden we ons over de lage toerentallen van de nieuwe XF”, vult Bielefeld aan. “Ongewoon ook, dat hij bergop af en toe zelfs van het gas ging. En met hoeveel power hij vervolgens weer accelereerde, daarvan waren we echt onder de indruk.” Nog meer onder de indruk was Thomsen echter van de cijfers die uit de verbruiksmeting kwamen:

“Onder dezelfde omstandigheden verbruikte de DAF gemiddeld minder dan 23 liter per 100 kilometer. Dat scheelt 5 liter!” Bielefeld: “Na drie dagen waren we gewend aan de lage toerentallen, die in belangrijke mate bijdragen aan de algehele rust in de cabine. De gangwissels gaan zo soepel, dat je het vaak niet eens in de gaten hebt. En ook de ophanging is nog beter geworden, met een nog strakker weggedrag.”



### Interieur

Het smakvolle interieur vergde minder gewenning. "Als je in een DAF stapt, krijg je meteen zin om lekker aan de slag te gaan", zegt Bielefeld. "DAF weet precies wat de chauffeur wil. Alles zit precies daar waar je het verwacht, alles is logisch ingedeeld en makkelijk bereikbaar. En die uittrekbare tafel blijft briljant." Veel lof heeft Bielefeld ook voor de comfortabele zetels en het royale bed.

### Nieuwe normen

Ook de beide directeuren Heino en Thies Anhalt zijn enthousiast over de prestaties. Ze hebben dan ook nog eens 60 nieuwe XF's besteld, die in de komende twaalf maanden geleverd zullen worden. "We rijden al sinds het eind van de jaren negentig met DAF. Toentertijd was de aanschaf vooral pragmatisch van aard. Er zat nog niet zoveel elektronica op, hij was betrouwbaar en had een aangenaam ruime cabine", vertelt Heino Anhalt. "Anno 2017 heeft de jongste generatie XF zich ontwikkeld van de robuuste, eenvoudige kameraad die hij was, tot een



**Chauffeurstrainer Ove Thomsen: "Van alle zeven Europese truck-merken zou ik altijd voor DAF kiezen."**

premium voertuig dat technologisch nieuwe normen zet. Met behoud van eigenschappen als robuustheid en betrouwbaarheid."

### Familietraditie

Waardering voor de chauffeurs is verankerd in de familietraditie van Anhalt. Beide directeuren zaten aan het begin van hun carrière drie jaar lang op de weg en vandaag de dag kruipen ze minstens een keer per jaar zelf achter het stuur voor een lange trip van meerdere dagen. "Zo krijgen we een goede indruk van wat er bij de klant speelt en zien we met welke uitdagingen onze chauffeurs te maken

krijgen", vertelt Heino Anhalt. Ook in de dagelijkse praktijk wordt bij Anhalt Logistics veel gedaan om het chauffeurs naar de zin te maken. "Wij bieden zo goed als alle soorten wegtransport aan", aldus Thies Anhalt. "Je kunt bij ons van Zweden naar Spanje rijden, maar ook kortere routes als je 's avonds gewoon thuis wilt zijn. Je hoeft het maar aan te geven."

### Brede dienstverlening

Anhalt Logistics biedt een breed pakket aan diensten aan. Naast chemisch- en levensmiddelentransport zijn ook de truckservice- en verhuuractiviteiten inmiddels belangrijke pijlers onder het bedrijf geworden. "Ongeveer 25 procent van de vloot, inclusief chauffeur, rijdt als charter voor andere bedrijven", legt Thies Anhalt uit. "Onze chauffeurs moeten twee harten hebben. Ze horen bij het Anhalt-team, profiteren van alle voordelen die wij hen als werkgever bieden en tegelijkertijd moeten ze zich kunnen identificeren met de klanten en hun producten."

### Wit

De chartervoertuigen zijn herkenbaar aan hun witte kleur en een beschaafd Anhalt-logo, zodat de klant naar wens zijn firmanaam kan aanbrengen. Op het bedrijfsterrein in Rehde Flehden-Bargen vallen de twee eerste DAF XF's van de nieuwe serie in het wit extra op, want verder overheerst het herkenbare Anhalt-metallic blauw. Maar belangrijker nog dan de kleuren zijn de intrinsieke kwaliteiten van het bedrijf, de chauffeurs en de voertuigen. En die zijn bij Anhalt Logistics dik in orde. ■

**De chartervoertuigen zijn herkenbaar aan hun witte kleur en een beschaafd Anhalt-logo, zodat de klant naar wens zijn firmanaam kan aanbrengen.**



# 1500 kilometer genieten

Chauffeurstekorten worden overal in Europa voelbaar en de mening van de chauffeur wordt steeds vaker meegenomen in de aankoopbeslissing van een nieuwe truck. Journalist Iep van der Meer reed een XF Super Space Cab van Spanje naar Nederland en ontdekte waarom DAF's vlaggenschip voor de internationale chauffeur de keuze bij uitstek is.

DOOR **IEP VAN DER MEER**



**'Aires de Montélimar', in het vroege ochtendlicht.**

Het is zeven uur in de ochtend en ik word wakker na een meer dan comfortabele nacht in de Super Space Cab cabine. De erg fijne dikke matras en het aangename klimaat in de cabine zorgen voor een

uitstekende nachtrust en ik moet echt even om me heen kijken om te zien dat ik niet thuis ben. Nadat de wekker een einde maakte aan mijn dromen check ik eerst mijn iPhone om te kijken waar ik precies

ben. 'Aires de Montélimar' meldt het schermpje, een kleine zevenhonderd kilometer voor de Luxemburgse grens. Die tussenbestemming heb ik ingevoerd omdat ik beslist Frankrijk achter me wil





Rust en comfort in de Super Space Cab.

laten voordat het zondagse rijverbod voor vrachtwagens ingaat. Die afstand moet lukken, en ik neem dan ook rustig de tijd voor een ontbijtje met verse croissants en uitstekende koffie bij de Rasta service.

### Koersvast

Gisteren ben ik vertrokken vanuit het Spaanse Sitges met 'mijn' DAF XF530 FAN met aanhangwagen. Een prachtige combinatie die volledig in de nieuwe DAF 'Pure Excellence' huisstijl is uitgevoerd. Na de nodige instructies rij ik door het dorp, over de boulevard, richting snelweg. Mijn eerste prioriteit is om de Franse grens te bereiken zonder oponthoud. Gelukkig blijkt er, afgezien van een vrij drukke vrijdagavondspits rond Barcelona niks aan de hand. Vlot rij ik Spanje uit en een winderig Frankrijk in. De Mistral doet zijn best, maar de DAF blijkt keurig koersvast.

### Goed voor de baas

De nieuwste generatie van DAF voelt snel vertrouwd aan en de 530 pk/390 kW sterke MX-motor in combinatie met de nieuwe Traxon versnellingsbak is een waar genot om mee te rijden. Ik schakel de cruise-control met Predictive Cruise

Control in en besluit de onder- en overspeed op vijf kilometer per uur in te stellen. Daarmee blijft de snelheid er goed in en rijdt de DAF lekker efficiënt. En dat is ook weer goed voor de baas... De cruise control houdt de snelheid keurig vast en schakelt Eco Roll in, geeft gas bij voor een helling, of gaat juist van het gas af als dat kan. De software is nu zodanig geavanceerd dat ik de DAF - zelfs als het licht omhoog gaat - betrap op EcoRoll. Dat kan als de computer berekent dat de kinetische energie die in het voertuig aanwezig is voldoende is om de combinatie over de top te laten rollen. Met alle respect, maar geen chauffeur doet dat beter.

### Relaxed

Misschien is het even wennen voor de chauffeur, maar het is super relaxed om te zien hoe uitgekend de techniek het voertuig afregelt. Dankzij predictive shifting is de aandrijflijn er altijd klaar voor op het juiste moment, terwijl bergaf de verbeterde MX-Engine brake bewijst dat je echt geen retarder meer nodig hebt. Dat gaat zelfs zover dat de techniek besluit om nog een keer terug te schakelen, als dat nodig is om de snelheid bergaf in de hand te houden. Al deze techniek zorgt voor rust aan boord en voor een hoge mate van comfort, en het zorgt tevens voor hele mooie verbruikscijfers. Dat wordt ook bevestigd door de Driver Performance Assistant op het dashboard, zeg maar de digitale DAF chauffeurscoach. De DPA beloont mij met opgestoken groene duimpjes en een hele fraaie score van maar liefst 94%.

### Permanent

De nieuwe generatie van DAF is voorzien van alle moderne systemen, waarbij best wel eens gezegd mag worden dat bij DAF de actieve cruise control, de ACC, gewoon standaard is. Zelf ben ik altijd een groot voorstander geweest van dat veiligheidssysteem, want dat let permanent op, ook als je dat zelf even niet doet.

### Comfortabel

De kilometers glijden onder de wielen door en de rust in de cabine is erg comfortabel. Dat geldt overigens voor het hele voertuig. De combinatie is volledig luchtgeveerd en gedraagt zich als een enorme luxeuze touringcar. De radiobediening, de navigatie en zelfs de telefoon zijn geïntegreerd en dat werkt gewoon prettig. Erg fijn is ook de nieuwe klimaatregeling. Die is veel overzichtelijker geworden en werkt nu ook samen met de standkachel. Dat doet DAF best slim, want als je die aan zet dan wordt automatisch eerst de restwarmte van de motor gebruikt. Dat is gratis warmte en dus mooi meegenomen.

Na nog een nacht aan de Belgisch-Luxemburgse grens rij ik op zondagochtend de poort van DAF in Eindhoven binnen. De bewaking stelt verder geen vragen, want deze truck heeft de juiste kleuren! ■



Een prachtige combinatie.

# Nieuwe cabinelakstraat: Modernste ter wereld

144 meter lang, 58 meter breed en 26 meter hoog. Wie op de Belgische snelweg van Antwerpen naar Luik rijdt kan hem niet missen: de nieuwe cabinelakstraat van DAF in Westerlo, de modernste in zijn soort ter wereld. Klaar voor de ambities van DAF.



De nieuwe cabinelakstraat is 144 meter lang, 58 meter breed en 26 meter hoog en domineert de horizon aan de Belgische snelweg van Antwerpen naar Luik.

Inzet links: de robots volgen op zeer korte afstand de contouren van de cabine, waardoor de 'overspray' tot een minimum wordt beperkt.



Inzet rechts: ook het nieuwe transportsysteem is baanbrekend: het systeem kan namelijk de cabines in de procesbaden draaien.







In 1966 opende DAF haar nieuwe fabriek in Westerlo, waar sinds begin jaren zeventig - naast cabines - ook de eigen assen worden vervaardigd. Vandaag de dag biedt DAF Westerlo werk aan zo'n 2.600 mensen en daarmee is het één van de grootste werkgevers in de wijde omgeving.

### **Groei capaciteit met 50%**

DAF verwacht dat de vraag naar trucks in Europa de komende jaren verder zal groeien. Daarnaast streeft de Nederlandse truckfabrikant ernaar haar Europese marktaandeel in de zware klasse uit te breiden naar 20%. En als je als truckfabrikant ook nog eens je succes buiten Europa verder wilt uitbreiden, dan zit er maar één ding op: investeren in extra productiecapaciteit. Daarom verrees op het terrein van DAF Trucks Vlaanderen de afgelopen jaren een volledig nieuwe cabinelakstraat, een investering van maar liefst 100 miljoen euro. Daardoor steeg de productiecapaciteit van de cabinefabriek met zo'n vijftig procent. Meer specifiek: per dag kunnen er maar liefst 330 cabines worden gespoten, oftewel 70.000 per jaar. In 3.000 verschillende kleuren!

### **Modernste lakstraat in zijn soort ter wereld**

DAF's nieuwe cabinelakstraat behoort tot de meest moderne ter wereld. Zo draaien de 'spuitbellen' van de ultramoderne lakrobots met een snelheid van maar liefst 50.000 toeren per minuut. De robots volgen op zeer korte afstand de contouren van de cabine, waardoor de 'overspray' tot een minimum wordt beperkt. Resultaat: minder verbruik van lakken en oplosmiddelen. En dat is zowel goed voor DAF als voor het milieu.

**De opening van de nieuwe Cabinelakstraat werd verricht door de Belgische Vice-Eerste Minister Kris Peeters en Mark Pigott, PACCAR Executive Chairman.**

### **Ruim baan voor het milieu**

Want naast kwaliteit en efficiency heeft vooral ook het milieu alle aandacht gekregen bij het ontwerpen van DAF's nieuwe cabinelakstraat. Zo investeerde DAF in de nieuwste technologieën om de lucht te reinigen die de spuitboxen en ovens verlaat. Door de lucht te verdichten, bevat deze relatief veel oplosmiddelen, die bij een temperatuur van zo'n 700 à 800 graden automatisch verbranden, zonder dat er gas aan toegevoegd hoeft te worden. Die verbranding levert genoeg energie op om de procesbaden te verwarmen. De nieuwe oplossing zorgt voor een lager energieverbruik en een navenant lagere CO<sub>2</sub>-emissie. Bovendien wordt alleen schone waterdamp uitgestoten.

### **Baanbrekend transportsysteem**

Ook het nieuwe transportsysteem is baanbrekend: het systeem kan namelijk de cabines in de procesbaden draaien. Hierdoor blijven minder residuen achter, waardoor kwaliteit en efficiency worden verhoogd. En het milieu de lachende derde is.

### **Voortzetting sterke traditie**

De opening van de nieuwe Cabinelakstraat werd verricht door de Belgische Vice-Eerste Minister Kris Peeters en Mark Pigott, PACCAR Executive Chairman. "Deze belangrijke investering zet onze sterke traditie voort van het zetten van de industriestandaard op het gebied van productkwaliteit, klantenservice en aandacht voor het milieu", aldus Pigott. "In de afgelopen 15 jaar hebben PACCAR en DAF meer dan 600 miljoen euro geïnvesteerd in onze cabine- en assenfabriek. We kijken uit naar een zeer mooie toekomst in België."

### **"Voorbeeld van succesvolle maakindustrie."**

"Ik wil DAF Trucks feliciteren met deze investering in een innovatieve en duurzame cabinelakstraat", aldus Vice-Eerste Minister Kris Peeters tijdens de officiële opening. "Dit is een zoveelste prachtig hoofdstuk in een intussen bijzonder rijke geschiedenis." ■



# DAF 2600:

## stamvader van de internationale truck

Bij de introductie in 1962 was de DAF 2600 de sensatie van de BedrijfswagenRai in Amsterdam. Geen wonder: het nieuwe topmodel van de Nederlandse truckfabrikant was één van de eerste vrachtwagens die feitelijk rondom de chauffeur was ontworpen: met een voor die tijd prima ergonomie, een uitstekend zicht rondom, geveerde stoelen en een slaapcabine met twee bedden boven elkaar. Eigenlijk is de DAF 2600 de blauwdruk waarop ruim een halve eeuw later elke internationale truck nog steeds gebaseerd is.

DOOR: **HENK DE LANGE**



Daar staat hij te glanzen in de zon: de imposante DAF 2600 van Roland Slenders, compleet met drie-assige DAF-aanhanger. Een late - uit 1970 - en eigenhandig gerestaureerd. En voor Slenders is het niet 'zomaar' een 2600, nee het is de truck waarop zijn vader Frans in de jaren zeventig zelf reed, in dienst van de toenmalige firma Jan Kuijken.

### **Speciaal**

"De 2600 heeft tot 1983 dienstgedaan en werd toen in een hoek gezet, met 1,2 miljoen kilometer op de teller", vertelt Slenders, ook truckchauffeur. "Toen een paar jaar geleden het bedrijf Jan Kuijken ophield te bestaan, mocht ik de truck overnemen. De restauratie heeft me jaren gekost, maar dit zou zomaar eens de mooiste overgebleven 2600 kunnen zijn. En

dat het de auto van mijn vader was, maakt het allemaal nog specialer."

### **Suikerbieten**

Vader Frans (75 jaar, maar nog hartstikke fit) vertelt graag over de tijd dat hij zelf achter het stuur van 'zijn' 2600 zat. "Tussen oktober en januari en vervoerde ik suikerbieten, en dan bleef ik binnen Nederland. De overige maanden vervoerde





In de jaren zestig werden de omslagen van de DAF-brochures getekend door de Nederlandse tekenaar Charles Burki. Originele tekeningen zijn bij liefhebbers inmiddels veel geld waard. En dat is ook geen wonder.

ik staal en betonplaten en reed ik internationaal”, vertelt hij. “Meer dan 30 ton lading was toen helemaal niet ongewoon. En dat met 230 pk!” Tijdens zijn laatste bietencampagne, net voordat de 2600 uit dienst zou worden genomen, begaf de motor het. “De campagne moest door en er was zo snel geen vervangende truck”, herinnert Slenders senior zich. “Daarom heeft de dealer er toen in één nacht een ruilmotor in gezet. Fijn voor mijn zoon Roland, want de motor is nu eigenlijk zo goed als nieuw.”

### Lange dagen

In de dagen van vóór de tachograaf waren erg lange dagen geen uitzondering. Frans Slenders vertelt hoe een willekeurige rit eruit zag: “’s Morgens om twee uur vertrekken om anderhalf uur verderop betonplaten te laden voor een project in Luxemburg. Dat laden duurde een paar uur, dus pas om vijf uur ’s morgens met 30 ton lading op pad, dwars door de Belgische Ardennen.

Met mijn 230 pk – dat was toen overigens helemaal niet verkeerd - kwam de snelheid bij zware beklimmingen niet boven de 20 kilometer per uur, dus de heenrit duurde al snel een uur of zeven. ’s Middags aangekomen, kostte het lossen van de betonplaten ongeveer drie uur, waarna ik een paar kilometer verderop staal kon laden. De terugweg duurde weer een uur of zeven, dus rond middernacht was ik weer thuis, na een werkdag van een uur of 22.”

### Deken

Anno 2017 is het verhaal van Frans Slenders bijna niet meer voor te stellen. “Toch klaagde niemand”, vertelt hij. “En ik zeker niet, want mijn 2600 was voor die tijd ruim en comfortabel. Goed, het geluidsniveau in de cabine was fors, maar als ik een deken over de motortunnel legde, viel de herrie wel mee. En op het bed was het prima slapen, hoewel mijn kleren ’s nachts wel eens vastvroren aan het stalen frame.”

### Twee vingers

Het verhaal over de DAF 2600 van de heren Slenders, zou niet compleet zijn zonder een ritje. De geveerde stoel is verrassend comfortabel en ook qua binnenruimte valt het allemaal best mee. Goed, rechtop staan zoals in de XF Super Space Cab van vandaag de dag gaat niet, maar je kunt niet alles hebben. Roland Slenders start de motor, die met een prettige grom tot leven komt. Letterlijk met twee vingers aan het stuur draait hij de combinatie de weg op. De prestaties van de 2600 zijn ronduit levendig te noemen. Hij reageert direct op het gas en zit al snel op zijn topsnelheid van rond de 100 kilometer per uur (geen begrenzer!). “Dat is natuurlijk niet helemaal eerlijk, want ik heb weinig lading bij me”, zegt Slenders. “Maar in zijn tijd kon je met 230 pk aardig meekomen, zolang je maar niet de bergen in hoefde.” Uiteindelijk komen we weer aan bij de boerenschuur waar de combinatie gestald wordt. Voor de foto poseren vader en zoon samen voor de 2600. Beiden kijken trots en tevreden. “Vroeger zat ik als kind op de rijderstoel en mijn vader achter het stuur van deze auto”, besluit Slenders junior. “Nu is het andersom. Prachtig toch?” ■



Vader en zoon Slenders: trots en tevreden

## Richard Zink, Director Marketing & Sales:

# 'Connectivity is de toekomst'

Facebook, What's App, Instagram, in de wereld van vandaag is iedereen 'connected'. En ook in de transportsector heeft 'connectiviteit' zijn intrede gedaan. Al enige tijd geleden overigens maar de belangstelling voor fleetmanagement-systemen groeit met de dag, nu het realiseren van de hoogste opbrengst per kilometer voor elke vervoerder prioriteit nummer 1 geworden is. Dat blijkt ook uit de populariteit van DAF Connect.

DOOR: **ROB VAN GOOL** EN **HENK DE LANGE**



**Volgens Richard Zink zijn het niet in de eerste plaats de technische functionaliteiten die de waarde van DAF Connect bepalen. Het gaat volgens hem veel meer om een manier van denken. "Hoe kan ik mijn rendement per kilometer verder verhogen?"**

Voor Richard Zink, lid van de Board of Management van DAF en verantwoordelijk voor Marketing & Sales, is het niet verwonderlijk dat steeds meer van zijn klanten op de lijst van opties 'DAF Connect' aankruisen. "Waar draait het allemaal om in het hedendaagse transport? Conform afspraak leveren en tegen zo gunstig mogelijke kosten", zo vat hij samen. "Met DAF Connect kan elke vervoerder op zijn computer of laptop overal ter wereld zijn vloot monitoren. En bijsturen indien nodig. Of het nu gaat om de prestaties van alle trucks of individuele chauffeurs, de voertuigplanning of de beladingsgraad, alles zit on-line en real-time onder de knop van 'DAF Connect'. Onze ervaring leert dat klanten die al voor het innovatieve systeem gekozen hebben, per jaar zo'n € 1.300,- besparen. Let wel: per truck. Tel uit de winst als de vloot uit tientallen of honderden voertuigen bestaat."

### **Ontwikkelingen volgen elkaar snel op**

De ontwikkelingen rond DAF Connect volgen elkaar in een snel tempo op. Behoorden uitgebreide rapportages over brandstofverbruik en bezettingsgraad al tot het menu, inmiddels krijgt de vervoerder op zijn scherm

ook de scores van de Driver Performance Assistant, die de chauffeur helpt om nog efficiënter en veiliger te rijden en standaard op elke nieuwe DAF is. En het aantal functionaliteiten en mogelijkheden blijft zich uitbreiden. De thuisbasis krijgt automatisch een signaal wanneer er zich aan de truck onverhoopt een serieus technisch mankement mocht voordoen. Eenzelfde signaal komt er binnen wanneer het niveau in de brandstoftank in korte tijd met meer dan 15% wijzigt... Dat kan aanleiding zijn om de chauffeur te bellen of er toch niet iemand bezig is wat kostbare dieselolie af te tappen...

### **Uptime verder verhogen**

Volgens Richard Zink zijn het niet in de eerste plaats de technische functionaliteiten die de waarde van DAF Connect bepalen. Het gaat volgens hem veel meer om een manier van denken. "Hoe kan ik mijn rendement per kilometer verhogen? Hoe zorg ik dat mijn chauffeurs nog economischer rijden? Hoe optimaliseer ik de inzet van mijn trucks? Hoe kan ik de uptime verder verhogen? Dat zijn de vragen waarop DAF Connect het antwoord biedt. Daarin schuilt een grote kracht, die in de toekomst alleen nog maar groter wordt. Wie





## DAF Connect fleet-management-systeem

Het innovatieve fleet-managementsysteem DAF Connect geeft de transportondernemer actueel inzicht in de prestaties van zijn voertuigen en chauffeurs. Informatie over de voertuiglocatie, het brandstofverbruik, de gereden kilometers, de bezettingsgraad en het stationair draaien van de motor wordt duidelijk gepresenteerd op een online dashboard, dat aan individuele klantwensen kan worden aangepast. Via het gebruiksvriendelijke dashboard kunnen uitgebreide brandstofrapportages worden opgevraagd. DAF Connect maakt het mogelijk actuele en recente gegevens van bijvoorbeeld voertuigen en chauffeurs te vergelijken. De 'Live Fleet'-functionaliteit levert de wagenparkbeheerder een keur aan zelf te programmeren informatie over de locatie van de voertuigen, routes en rijtijden.

nu kiest voor DAF Connect, is klaar voor die toekomst. Het duurt niet lang meer of de dealer neemt automatisch contact op om preventief onderhoud te plannen. Het duurt niet lang meer en DAF Connect helpt DAF's International Truck Service om de dienstverlening nog verder te verhogen. Het mes snijdt aan alle kanten!" Maximale voertuigbeschikbaarheid, lagere operationele kosten en optimale logistieke efficiency, de voordelen van DAF Connect zijn evident. "Efficiency verhogen? Dan is het allereerst kiezen voor DAF en vervolgens voor DAF Connect", besluit Zink. "En ook voor gemengde vloten bieden we een perfecte oplossing. Want dankzij het unieke, open platform is DAF Connect daarop helemaal voorbereid. Als ik vervoerder was, zou ik het wel weten!" ■

 **Meer zien over DAF Connect?**  
Ga naar [www.daf.com/inaction](http://www.daf.com/inaction)



### Vonk & Co: "Steeds meer mogelijkheden"

Het Nederlandse Vonk & Co is één van de launching customers van DAF Connect. "Voor ons is het een cruciaal instrument om de efficiency in ons bedrijf verder te verbeteren", aldus wagenparkbeheerder John van Hattem. "Het is zeer gebruiksvriendelijk en er komen steeds meer mogelijkheden bij."

Vonk & Co is een internationaal transportbedrijf met het hoofdkantoor in het Nederlandse Tiel. De onderneming is gespecialiseerd in witgoed, dat vanuit Duitsland, Oostenrijk en Italië naar het centrale magazijn getransporteerd en vervolgens gedistribueerd wordt naar retailers en consumenten.

"DAF Connect is aanwezig op onze nieuwe XF's en LF's", verduidelijkt Van Hattem. "Hoe meer kilometers we maken, hoe meer data we krijgen. En daarmee kunnen we dus steeds beter vergelijken en analyseren. Waarom is het verbruik bij de ene truck hoger dan bij de andere? Ligt het aan de routes, de rijstijl van de chauffeur of draait een motor in het ene geval vaker stationair dan in het andere? DAF Connect geeft ons het antwoord en we hebben daardoor al interessante besparingen kunnen realiseren."

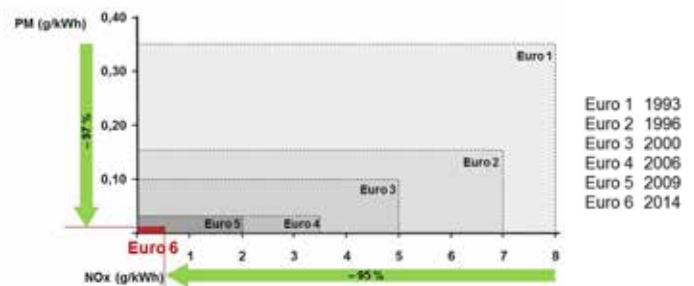
# DPF-filter vervangen? Ga voor een DAF-revisiefilter!

## Letterlijk zo goed als nieuw

De introductie in 2012 van DAF's Euro 6-voertuiglijn demonstreerde nog eens haarfijn hoeveel vooruitgang er in relatief korte tijd is geboekt op het gebied van emissies: een moderne Euro 6-truck stoot bijvoorbeeld maar liefst 97% minder partikels uit dan een Euro 1-truck uit 1993.



### Emissie wetgeving



Die enorme duik naar beneden (zie ook het piepkleine rode vlak in bijgaande grafiek) is voor een belangrijk deel te danken aan het Diesel Partikel Filter in elke Euro-6 DAF.

### Residu

Het filter voorkomt dat de roetdeeltjes ('partikels') die het gevolg zijn van het verbrandingsproces de lucht in worden geblazen. Om te voorkomen dat het filter verstopt raakt, vindt regelmatig en volautomatisch 'regeneratie' plaats. Klinkt ingewikkeld, maar het komt er op neer dat de in het filter aanwezige partikels verbrand worden, zodat er alleen wat as overblijft. Dat hele proces speelt zich overigens meestal af tijdens het rijden en de chauffeur merkt er helemaal niets van.

### Ongeplande stilstand

Na verloop van tijd (en na vele honderdduizenden kilometers) zit in het filter echter zoveel as, dat het vervangen

moet worden. Een vol filter kan namelijk negatieve gevolgen hebben voor de prestaties en het verbruik van het voertuig. In het ergste geval kan het leiden tot ongeplande stilstand. En dat wil natuurlijk niemand.

### Revisie-filter

Als een Diesel Partikel Filter vervangen moet worden, kiest 99% van de vervoerders voor een gereviseerd filter. Een DAF-revisiefilter is letterlijk zo goed als nieuw, maar dan voor een fractie van de kosten. Bij dat reviseren gaat DAF niet over één nacht ijs: het filter wordt grondig geïnspecteerd, getest en gevalideerd, op basis van een vastgesteld stappenplan. Een door DAF gereviseerd DPF is altijd te prefereren boven 'zomaar' een gereinigd filter, waarvan

niet bekend is hoe zorgvuldig de reiniging was.

### Wanneer?

Het vervangen van een DAF Diesel Partikel Filter valt altijd samen met het reguliere onderhoud van de truck, u hoeft er dus niet apart voor naar de werkplaats. Wanneer een filter vervangen moet worden, hangt af van de inzet en het motortype (zie schema). Voor meer informatie kunt u natuurlijk altijd terecht bij uw DAF-dealer. ■

	MX Engine	PX Engine
1 	<b>3 years</b> <b>max. 200.000 km</b>	<b>5 years</b>
2 	<b>3 years</b> <b>max. 500.000 km</b>	<b>5 years</b>
3 	<b>max. 500.000 km</b>	<b>5 years</b>



PACCAR WORLD



## PACCAR Innovation Center in Silicon Valley

Midden in Silicon Valley – in Sunnyvale, Californië om precies te zijn – opende PACCAR onlangs haar 'PACCAR Innovation Center'. Dit centrum coördineert alle 'next generation' productontwikkelingsactiviteiten en doet onderzoek naar nieuwe en toekomstige technologieën als autonoom rijden, truck platooning, truck connectiviteit en elektrificatie van aandrijflijnen. Het centrum beschikt over uiterst moderne onderzoeksfaciliteiten en werkplaatsen. "De locatie in Silicon Valley is bewust gekozen", aldus Darrin Siver, PACCAR senior vice president. "Het is de perfecte plek om onze relaties met technologieconcerns verder uit te breiden." ■

## Limited Edition Icoon

Van de iconische Peterbilt Model 389 verscheen onlangs een gelimiteerd actiemodel ter ere van het 150-jarige bestaan van de Canadese Confederatie. De Peterbilt kreeg een make-over waarmee hij nog indrukwekkender werd. Zo is de chromen grille geïnspireerd op die van de Peterbilt 351 uit de jaren vijftig. Het speciale 'Canada 150'-logo komt terug in de rechtopstaande uitlaten, de chromen bumper en op de leren fauteuils. Ook is de bijzondere truck rijkelijk voorzien van chromen accenten, zoals op de zonneklep. Bovendien zijn de opstap, tanks en spatschermen glanzend gepolijst. Het geheel wordt afgemaakt met een exclusieve rode lakkleur: 'Legendary Canadian'. ■



## Prestatie gedreven: Michael Shank Racing maakt indruk met Kenworth T680 trucks

In de wereld van autoraces gaat het om precisie, betrouwbaarheid en degelijkheid. Voor Michael Shank Racing geldt dat niet alleen voor zijn twee Acura NSX GT3 raceauto's, maar ook voor zijn twee Kenworth T680's, die gebruikt worden om de auto's naar circuits overal in de Verenigde Staten te vervoeren.

"De belangrijkste criteria in onze zoektocht naar nieuwe trucks waren veiligheid en betrouwbaarheid", aldus teameigenaar Michael Shank. "Bovendien wilde ik een truck met een aerodynamisch uiterlijk. We worden gesteund door sponsors en een autofabrikant. Ze stellen terecht hoge eisen aan onze organisatie, uitstraling en professionaliteit. De T680 versterkt dat beeld: hij heeft het uiterlijk en de prestaties die wij nodig hebben. Bovendien biedt de T680 een comfortabele werkomgeving voor onze chauffeurs, die vaak in de cabine slapen." ■



# Hyperlooptransport

## Luchtvracht in het luchtledige

Passagiers of vracht vervoeren door een buis, met snelheden tot 1.000 km/u. Dat zou met een Hyperloop kunnen. Het idee van Elon Musk bestaat uit een transportshuttle in een bijna vacuüm buis. Amsterdam - Berlijn in één uurtje! Met Nederlandse kennis.

DOOR: **BERT ROOZENDAAL**

Het ontbreken van de luchtweerstand moet het systeem energiezuinig en tot 1.000 km/u snel maken. Musk wil de Hyperloop niet zelf ontwikkelen. Daarom schreef hij een wedstrijd uit voor het meest toepasbare concept: de Hyperloop Pod Competition (HPC). Studenten van de Technische Universiteit Delft wonnen met hun ontwerp, dat overigens op vele punten stevig afweek van het oorspronkelijke idee van Musk. Hij denkt aan voortstuwing op lucht à la buizenpost. Delft kwam met een MagLev systeem met een lineaire inductiemotor. Productierijp is Hyperloop nog niet, maar het principe werkt en heeft een enorm transportpotentieel.

### Niet doorgebroken

Hou futuristisch het ook klinkt, nieuw is elektromagnetische voortstuwing niet. Velen herinneren zich nog de magneettrein van Siemens. Ook in Nederland was er rond 1973 belangstelling om een traject aan te leggen. Een plan waarbij toentertijd overigens ook DAF betrokken was. Op één enkel 26 kilometer lang traject in Shanghai na, is het concept echter nooit doorgebroken. De grootste problemen: de hoge onderhoudskosten in relatie tot de tijdswinst, het geluid en de relatief geringe energiewinst ten opzichte van het spoor.

### Bijna vacuüm

En daar scoort het idee van de TU Delft om de magneetzweeftrein te verhuizen naar een bijna vacuümomgeving. Daarmee ben je in een keer van alle drie de problemen af. Zonder weersinvloeden is de slijtage miniem. De luchtweerstand is bijna nul en daardoor daalt het energieverbruik tot minder dan één tiende van een gewone trein. En dankzij de transportbuis kan men ook makkelijk het geluid de baas worden. Een geheel luchtledige buis zou nog mooier zijn, maar is technisch veel ingewikkelder, kwetsbaarder en mede omdat het zeker energie vreet, veel duurder.



De Hyperloop van de Delftse studenten werkt met een lichte capsule die via vier steunpoten boven een aluminium plaat zweeft.



Op het korte testtraject van één mijl behaalde de shuttle van de TU Delft een snelheid van 94 kilometer per uur. Dat lijkt niet veel, maar het was wel één van de eerste runs ooit waarbij magneetzweef-technologie werd gecombineerd met vacuüm.

De TU Delft won de Hyperloop Pod Competition niet op topsnelheid, maar vanwege het totale concept.

### Lichte capsule

De Hyperloop van de Delftse studenten werkt met een lichte capsule die via vier steunpoten boven een aluminium plaat zweeft. Hun shuttle blijft op koers door een geleidingsrail in het midden. Zowel het zweven als de koersvastheid worden bereikt door toepassing van hele sterke vaste Neodymium magneten. Zijwaarts geplaatste magneten voorkomen contact met de geleidingsrail. De magneten in de steunpoten zorgen voor de zweefkracht én de voortstuwing. Buis en shuttle vormen samen een lineaire motor die net zo lang is als het traject. Als er geen stroom wordt toegevoerd, gebeurt er niets: de pod zal stevig op zijn pootjes blijven staan. Maar in de aluminiumplaat zitten spoelen: elektromagneten. Als die geactiveerd worden, stoten de magnetische velden van de pod en de baan elkaar af en gaat de shuttle zweven. De voortstuwing ontstaat door met slimme elektronica de elektromagneten zo aan en uit te zetten dat de shuttle via zijn permanente magneten continu naar voren wordt geduwd. Omdat dit nagenoeg wrijvingsloos gebeurt, kan er met weinig energie een hoge snelheid bereikt worden. Dat geeft enorme mogelijkheden om steden met elkaar te verbinden.



Afspraken in Amsterdam, Parijs en Keulen en Parijs? Geen probleem: alles bij elkaar nog geen 3 uur reistijd! Werken in Hamburg en wonen in Berlijn? Heel goed mogelijk.

### Goederen

Elon Musk bedacht het project voor personenvervoer. Maar de Delftse studenten denken zeker ook aan goederenvervoer. In feite is dat minder veeleisend. De shuttle hoeft dan niet eens luchtdicht te zijn. Vergelijk het maar met de treinen in de kanaaltunnel, waar de personentrestellen hermetisch gesloten zijn, maar de wagons voor de trucks gewoon open. Ook voor de toenemende internethandel is de hoge snelheid interessant; een soort super buizenpost. Helemaal mooi zou het zijn als de diameter van de buis zo geschaald wordt dat de standaard luchtvrachtcontainers in de pod van de hyperloop passen.

### Nieuwe modaliteit

Het grootste probleem lijkt dus niet de techniek, maar het feit dat het om een nieuwe modaliteit gaat. We hebben al wegen en spoorrails, de Hyperloop-techniek vraagt om een heel nieuwe infrastructuur. Het kan de hogesnelheidstrein vervangen en de drukte in het luchtruim doen afnemen of minder laten groeien. Dat is een kwestie van keuzes en politieke durf. Volgens het Hyperloopteam van Delft is de aanleg per kilometer niet duurder dan die van een spoorweg. Het energieverbruik daarentegen is zeker een factor tien lager en de onderhoudskosten miniem, terwijl de snelheid tot drie keer hoger kan zijn. Met name voor lichtere goederen lijkt de Hyperloop daarmee een serieus alternatief voor luchtvracht. Maar dan in het lichtledige. ■



THE NEW LF PURE EXCELLENCE

# Nummer 1 Distributietruck

CommercialFleet  
AWARDS 2017

WINNER

Truck of the Year



The New LF heeft een hele reeks aan innovaties, die deze distributietruck naar een nieuw niveau van excellence brengen. Zoals de verbeterde aandrijflijn, forse brandstofbesparing en meer laadvermogen. Gebouwd op de geweldige reputatie van onze bewezen Euro 6 trucks, zet The New LF een nieuwe standaard in transport efficiency neer. Informeer bij uw DAF dealer of ga naar [www.daf.com](http://www.daf.com).

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

**DAF**