

WINTER/VOORJAAR 2022

DAF

IN ACTION



XF XG XG+

DAF XF, XG, XG+:
“DE NIEUWE NORM IN
EFFICIENCY, VEILIGHEID
EN COMFORT”

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

DUURZAMER. VERDER.



FUELMAX ENDURANCE

MEER DUURZAAMHEID.
MEER TRAJECTEN.

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

Wilt u banden die de CO₂-uitstoot van uw wagenpark verminderen en uw brandstofrekening verlagen? Natuurlijk. Maar wat dacht u van banden die u tractie en duurzaamheid bieden op regionale wegen, maar ook op snelwegen? Met FUELMAX ENDURANCE krijgt u het allemaal. Robuustheid en brandstofefficiëntie. Grip en lage CO₂-emissies.

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

GOODYEAR

DANK VOOR UW VERTROUWEN!

Met trots introduceren we wat gerust een mijlpaal in de geschiedenis van het wegtransport mag worden genoemd: de 'New Generation DAF', de XF, XG en XG+.

Ontwikkeld met de nieuwe Europese regelgeving op het gebied van voertuigafmetingen als basis. Die geeft fabrikanten letterlijk meer ruimte om de aerodynamica van vrachtwagens verder te verbeteren. Om zo nieuwe maatstaven te zetten op het gebied van efficiency, veiligheid en chauffeurscomfort. En dat DAF daarin geslaagd is, vond ook de jury van de 'International Truck of the Year 2022': al onze inspanningen zijn bekroond met deze meest prestigieuze prijs in de truckwereld. "De DAF XF, XG en XG+ luiden een compleet nieuw tijdperk in", concludeerde juryvoorzitter Gianenrico Griffini. En daar zijn wij het graag mee eens.

De onderscheiding 'International Truck of the Year 2022' is niet alleen bedoeld voor DAF, onze meer dan 12.000 trotse medewerkers en onze professionele DAF-dealerorganisatie. Ik draag de titel vooral op aan ú, onze business partners, die onze trucks en diensten gebruiken als drijvende kracht van hun succes. Ik dank u voor het vertrouwen dat u ons elke dag geeft. Daar mogen we trots en moeten we zuinig op zijn. Uw vertrouwen inspireert ons om het morgen nóg beter te doen dan vandaag.

En over morgen gesproken: onze New Generation XF Innovation Truck met waterstof-verbrandingsmotor is door dezelfde jury bekroond met de '2022 Truck Innovation Award'. Waarmee nog eens extra benadrukt wordt dat DAF met de nieuwe generatie trucks daadwerkelijk de toekomst start.



Met vriendelijke groet,
Harry Wolters,
President-directeur DAF Trucks N.V.

4 DAF's nieuwe XF, XG en XG+ zijn volgens de ITOY jury het begin van een nieuw tijdperk

8 DAF's directeur Marketing & Sales: "klantbeleving is meer dan alleen een truck"

11 Hoe bevalt de nieuwe XG+ in de praktijk?

14 Het tekort aan chauffeurs stelt de transportsector voor grote uitdagingen

18 De Taiwanese zijn dol op DAF

22 Precies een kwart eeuw geleden werd DAF Trucks een onderdeel van PACCAR

24 Schone vuilnisauto doet stilletjes zijn werk

28 Een DAF met ervaring is net zo betrouwbaar als een nieuwe

30 Nieuws



Gianenrico Griffini, voorzitter jury 'International Truck of the Year':

“HET BEGIN VAN EEN NIEUW TIJDPERK”

‘International Truck of the Year’ - het is zonder twijfel de meest prestigieuze onderscheiding die een truckfabrikant in Europa kan krijgen. “Als eerste trucks die ontwikkeld zijn naar de nieuwe Europese regelgeving voor afmetingen en gewichten, luiden de DAF XF, XG en XG+ een compleet nieuw tijdperk in”, aldus juryvoorzitter Gianenrico Griffini. “Het zijn terechte winnaars.”

Door: Rob van Tilburg



De onderscheiding 'International Truck of the Year 2022' werd door juryvoorzitter Gianenrico Griffini overhandigd aan Harry Wolters, president-directeur van DAF Trucks, tijdens de Solutrans bedrijfswagenbeurs in Lyon, Frankrijk

Elk jaar is de aankondiging van de 'International Truck of the Year' een spannend moment waar de gehele truckindustrie naar uitkijkt. En wat de titel zo waardevol maakt, is dat de keuze voor de uiteindelijke winnaar wordt bepaald door de meningen van niet minder van 24 vooraanstaande vakjournalisten en -tijdschriften uit heel Europa.

BIJDRAGE AAN TRANSPORTEFFICIENCY

“Volgens de regels wordt de onderscheiding overhandigd aan de individuele truck of de modelreeks die het afgelopen jaar 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 stappen die op het gebied van aandacht voor het milieu zijn gemaakt en natuurlijk 'Total Cost of Ownership'.”

MEER WAARDERING VOOR TRUCKINDUSTRIE

De onderscheiding werd voor de 36e maal uitgereikt. “Het is indrukwekkend te zien welke enorme technologische ontwikkelingen er met name de afgelopen vijf, tien jaar zijn doorgevoerd om vrachtwagens nóg zuiniger, nóg schoner en vooral ook nóg efficiënter te maken”, schetst Griffini. “Daar zou wat mij betreft, best wel wat meer aandacht en waardering voor mogen bestaan.”

De juryvoorzitter doelt daarbij niet alleen op de inspanningen op het gebied van motorenontwikkeling maar beslist ook op de vele elektronische systemen die de chauffeur vandaag de dag helpen het maximale uit elke druppel brandstof te halen. “Predictive Cruise Control, EcoRoll, Preview Down-Hill Speed Control, het zijn allemaal hoogstaande technologieën die het werk chauffeur verlichten en tegelijkertijd de brandstoffefficiency ten goede komen. Een moderne truck is een high-tech machine en de Nieuwe Generatie DAF is daar een prachtig voorbeeld van.”

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 die de ondernemer en de chauffeur ten goede komen. 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 24 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.

1988 DAF 95



1998 DAF 95XF



2002 DAF LF



2007 DAF XF105



2018 DAF New CF & XF



2022 New Generation XF, XG and XG+



AANSLUITEN OP EUROPESE REGELGEVING

Dat de nieuwe DAF XF, XG en XG+ zijn uitgeroepen tot 'International Truck of the Year 2022', heeft volgens Gianenrico Griffini te maken met de wijze waarop DAF de nieuwe Europese regelgeving op het gebied van voertuigafmetingen heeft vertaald. “Sowieso is DAF de eerste truckfabrikant die met een geheel nieuwe serie trucks op de markt komt die tegen de achtergrond van die nieuwe richtlijnen zijn ontwikkeld”, zo verduidelijkt hij. “En laten we eerlijk zijn: ook wij hadden verwacht dat deze veel meer tot een truck-ontwerp zou leiden met een grotere, afgeronde neus. Maar het is duidelijk dat een dergelijke vormgeving een hoger gewicht met zich meebrengt en het veel lastiger zou maken bijvoorbeeld rotondes te nemen of te manoeuvreren. Dat DAF kans heeft gezien de aerodynamica met bijna 20% te verbeteren, verdient alle lof. Samen met optimalisaties van de aandrijflijn en bijvoorbeeld ook verdere gewichtsreducties wordt een hogere brandstoffefficiency gerealiseerd en een vergelijkbare, forse reductie in CO₂-emissies. En uiteraard zijn dat resultaten die ons als jury opvallen.”

NIEUWE MAATSTAF IN DIRECT ZICHT

Met de nieuwe regelgeving had de Europese Commissie meer voor ogen dan het verder verhogen van de efficiency en het verbeteren van de 'CO₂-footprint'. “Door langere cabines toe te staan, kan de verkeersveiligheid naar een volgend niveau getild worden”, vervolgt Griffini. “En DAF heeft dat onder andere vertaald in een groter glasoppervlak, waarbij de ruitlijnen ver naar beneden zijn doorgetrokken. Qua direct zicht wordt echt een nieuwe maatstaf neergezet – het is bijna spectaculair. Nieuwe technologieën zoals de digitale cameras en de zogeheten 'corner eyer' dragen ook in belangrijke mate bij aan de veiligheid. DAF is daarmee niet de eerste op de markt maar heeft extra tijd genomen ze echt goed door te ontwikkelen. En dat is te merken.”

HOOGSTAAND NIVEAU

Griffini geeft aan dat de Nieuwe Generatie DAF ook op het gebied van chauffeurscomfort op het juiste moment komt. “Europa kampt



met een groot tekort aan chauffeurs”, zo stelt hij. “En probeer dan als vervoerder maar eens goede chauffeurs aan te trekken en te behouden! Daarbij kunnen de nieuwe XF, XG en XG+, kandidaten beslist over de streep trekken. De indrukwekkende verstelmogelijkheden van stoel en stuur, het fraaie digitale instrumentenpaneel dat geheel naar wens van de chauffeur kan worden ingedeeld, de ruimte, de afwerking en niet te vergeten het extreem lage geluidsniveau, het is allemaal van een hoogstaand niveau. En dan niet te vergeten het slaapcomfort waarom DAF al sinds jaar en dag bekend staat. Welk merk kan een bed met een breedte van 80 centimeter aanbieden? En dan heb ik het nog niet eens over de rijeigenschappen van de DAFs. Subliem.”

KLAAR VOOR DE TOEKOMST

“Natuurlijk kijken we als jury ook naar de toekomst”, besluit Griffini. “DAF heeft heel duidelijk gemaakt dat met de nieuwe generatie voertuigen voor de lange afstand, een nieuw platform wordt neergezet dat klaar is voor alternatieve aandrijflijnen. Een volledig elektrische versie is volop in ontwikkeling en we hebben als juryleden zelfs al kunnen rijden met een Nieuwe Generatie XF die op waterstof rijdt. En daar waar veel truckproducenten onderzoek naar waterstof voor gebruik in de brandstofcel, onderzoekt DAF de potentie van waterstof als brandstof voor een verbrandingsmotor. En afgaande op wat ik tijdens een korte testrit heb mogen ervaren, is die optie veelbelovend. Net als de toekomst van de Nieuwe Generatie DAF. Nogmaals: terecht verkozen tot 'International Truck of the Year 2022'.” ■



DAF ONTVANGT OOK 'TRUCK INNOVATION AWARD 2022'

Naast het feit dat de new generation xf, xg en xg* de onderscheiding 'international truck of the year 2022' ontving, kreeg daf nóg een onderscheiding: De new generation xf innovation truck met waterstofverbrandingsmotor ontving de 'truck innovation award 2022'.



Ook de Truck Innovation Award is een initiatief van de International Truck of the Year (IToY) jury. De onderscheiding is een erkenning van de enorme technologische veranderingen en de energietransitie die nu plaatsvinden in de automotive industrie.

“Deze specifieke onderscheiding is een bevestiging van onze filosofie dat we alle technologische alternatieven moeten onderzoeken op de weg naar de-carbonisatie van transport en mobiliteit in de komende tien jaar”, aldus Ron Borsboom, DAF executive director product development. “Waterstoftechnologie wordt een zeer interessante optie voor de toekomst, naast de batterij-elektrische oplossingen die we al aanbieden en de hybride trucks die we nu aan het ontwikkelen zijn. Het winnen van de 'Truck Innovation Award 2022' geeft ook aan dat er nog steeds een veelbelovende toekomst is voor de interne verbrandingsmotor, waarvoor nieuwe generatie CO₂-neutrale brandstoffen aan de horizon verschijnen. Het is belangrijk om te realiseren dat het stoppen van het gebruik van fossiele brandstoffen niet automatisch mag leiden tot een verbod op verbrandingsmotoren, zeker niet in het zware transport over lange afstanden.

Ron Borsboom voegde daaraan toe: “Een verbrandingsmotor op waterstof betekent dat op veel vlakken gebruik kan worden gemaakt van het bestaande distributienetwerk. En laten we vooral ook niet de kennis en productiecapaciteit vergeten die we in Europa op dit gebied hebben.”

Volgens de regels moeten kandidaten voor de 'Truck Innovation Award' voertuigen met een GVW van meer dan 3,5 ton zijn met een alternatieve aandrijflijn. Het mogen ook trucks zijn met high-tech-oplossingen op het gebied van connectiviteit, 'over-the-air' diagnose of 'truck platooning'.

Richard Zink, directeur Marketing & Sales:

“VERWACHTINGEN MEER DAN WAARMAKEN”

Met de introductie van de New Generation DAF, de XF, XG en XG+ - niet voor niets verkozen tot ‘International Truck of the Year 2022’ - introduceert DAF een nieuw tijdperk in wegtransport. Het nieuwe vlaggenschip vertegenwoordigt het grootste investeringsproject in de geschiedenis van de onderneming. Qua productontwikkeling, qua nieuwe productie-faciliteiten, maar zeker ook qua services. Ook daarin blijft DAF constant investeren, legt Richard Zink, directeur Marketing & Sales, uit.



Richard Zink

Door: Henk de Lange



De nieuwe XF, XG en XG+ vertegenwoordigen het grootste investeringsproject in de geschiedenis van DAF

“Feitelijk is de truck slechts een onderdeel van de totale logistieke oplossing die wij de klant bieden”, begint Zink. “We leveren meer dan trucks, we leveren toegevoegde waarde.” Dat begint volgens de directeur Marketing & Sales bij de DAF-dealer. “Al lang voordat we de New Generation DAF introduceerden, hebben we de dealers uitvoerig getraind”, vertelt hij. “Zowel de verkopers als uiteraard de technici in de werkplaatsen.” En over dealers gesproken: ook daarin heeft DAF de laatste jaren veel geïnvesteerd, wereldwijd kunnen klanten op ruim 1.000 locaties terecht. “Bijna elke DAF-dealer is een zelfstandige ondernemer”, vertelt Zink. “Met dezelfde instelling die ondernemers nu eenmaal eigen is: net dat stapje verder gaan voor de klant.”



Al lang voordat de New Generation DAF werd geïntroduceerd, werden de technici in de werkplaatsen uitvoerig getraind

PREMIUM

“DAF is een premium merk en daar hoort ook een premium dealernetwerk bij”, gaat Zink verder. “Dat wil zeggen dat kwaliteit, service en klantbeleving aan de hoogste standaarden moeten voldoen. We willen dat overal ter wereld dezelfde kwaliteit geleverd wordt.” Hoe dan? “Zo hebben we in 2020 onze dealer standaarden vernieuwd”, legt hij uit. “Want de eisen en verwachtingen van de klant zijn in de loop der jaren steeds hoger geworden. Met de nieuwe dealerstandaarden stimuleren we de dealer om nog meer te investeren in zijn bedrijf, zijn klantgerichtheid verder te verhogen en continu te verbeteren. Zo creëren we een win-win situatie: de kwaliteit van de dealerorganisatie gaat verder omhoog, wat weer bijdraagt aan een hogere klanttevredenheid. Want dat is uiteindelijk het doel, tevreden DAF-klanten.”



De laatste jaren is er veel in het DAF-dealernetwerk geïnvesteerd; wereldwijd kunnen klanten op ruim 1.000 locaties terecht

VERBINDEN

Tegelijk met de introductie van de XF, XG en XG+ werden er ook belangrijke stappen gezet in services achter deze nieuwe generatie trucks. Voorbeelden zijn er te over, geeft Zink aan. Zoals het DAF Connect on-line fleetmanagement systeem. “Een platform dat altijd en overal inzicht geeft in de prestaties van de vloot”, verduidelijkt hij. “Zo houdt de ondernemer altijd grip op de logistieke processen en haalt hij het beste uit zijn mensen en voertuigen. Concreet voorbeeld: DAF Connect biedt het navigatiesysteem nu de mogelijkheid om actuele verkeersinformatie te tonen en vanuit de thuisbasis routes door te sturen. Reken maar eens uit hoeveel brandstof, tijd en frustratie dat kan schelen.”



Met DAF Connect houdt de ondernemer altijd grip op de logistieke processen en haalt hij het beste uit zijn mensen en voertuigen

UNIEK IN DE INDUSTRIE

Met de introductie van de Nieuwe Generatie XF, XG en XG+ introduceert DAF over-the-air-updates voor de motor- en EAS-systemen, de voertuig-ECU, de Central Security Gateway (CSG) en DAF Connect. Ook werd voor de ‘New Generation DAF’ een compleet nieuwe infrastructuur voor voertuigdiagnose ontwikkeld. Zink: “Met een verlengde service-interval tot 200.000 kilometer kan het onderhoud beperkt worden tot maar één keer per jaar. Dat is vijf keer de wereld rond, voordat de truck naar de werkplaats hoeft. Uniek in de industrie.”

PAN-EUROPEES

En over onderhoud gesproken: DAF MultiSupport biedt door heel Europa pakketten voor onderhoud en reparatie. “Zo blijft het wagenpark perfect onderhouden en dus maximaal inzetbaar. Ideaal voor de klant, die zich nu alleen maar hoeft te concentreren op zijn kernactiviteiten.”

ONTZORGEN

Ontzorgen, dat is de rode draad in het hele gesprek met Richard Zink. “Inderdaad, dat is wat we de klant aanbieden”, bevestigt hij. “Zoals ook bij de financiering. Bij de aanschaf een financiering afsluiten via PACCAR Financial betekent maar één contract en meteen rijden bij aflevering. Sneller en gemakkelijker kan niet.” Hij besluit: “We zijn aanbeld bij een tijdperk van verdere integratie tussen voertuigen en de diensten er achter. En ook hier is ons streven: de verwachtingen van de klant méér dan waarmaken.” ■



BUITENAARDS

JOST KKS – Aan- en afkoppelen in de vingers door druktoets

#futurenow – Dankzij ons revolutionaire geautomatiseerde koppelsysteem kan je nu veilig en snel afkoppelen vanuit de cabine. Uw stap in de toekomst van de logistiek. **Ready to beam up?**

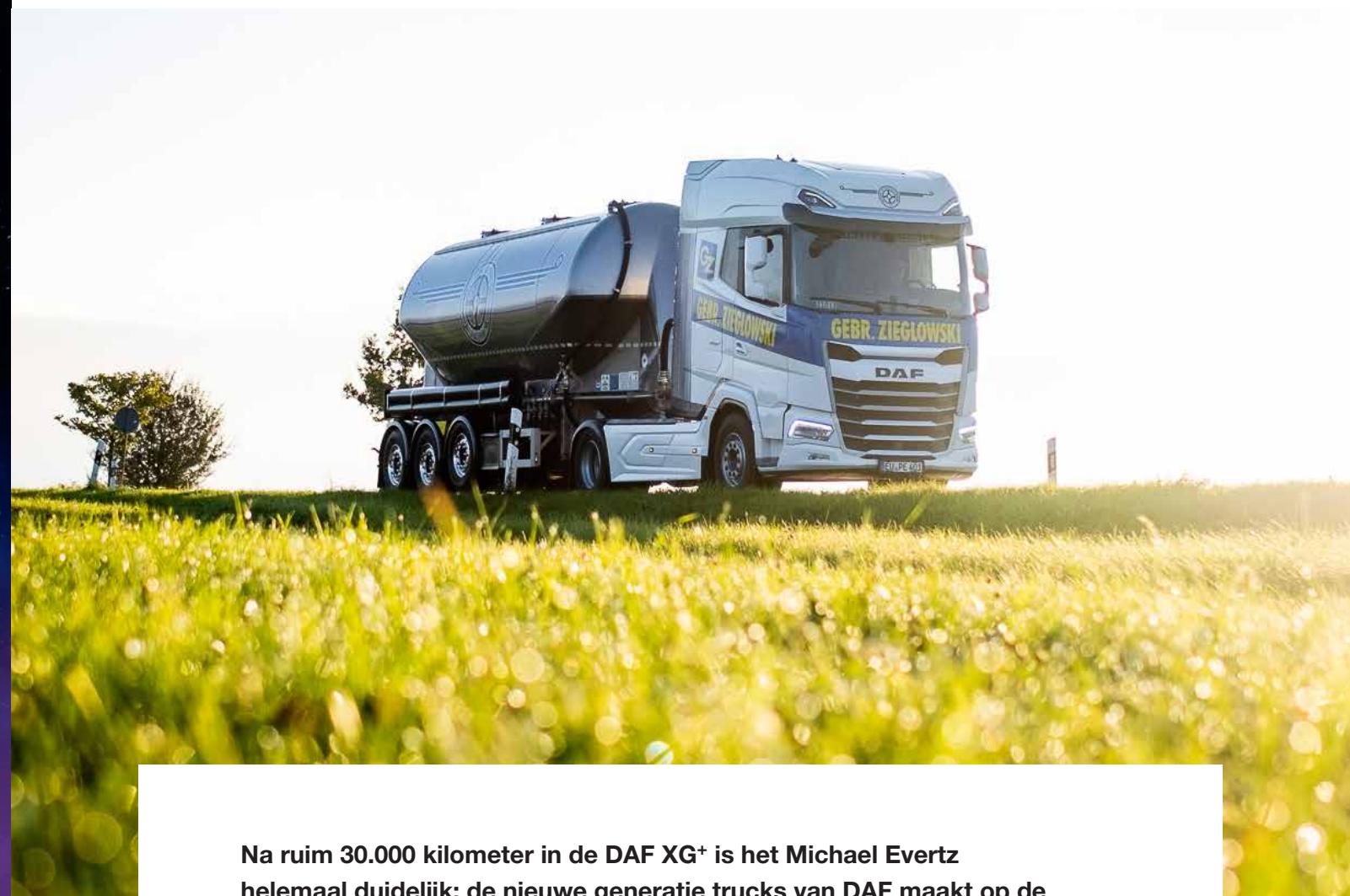


kks-futurenow.com

Transporte Evertz GmbH

TEST THE BEST

Door: Frank Hausmann
Foto's: Steffen Löffler



Na ruim 30.000 kilometer in de DAF XG+ is het Michael Evertz helemaal duidelijk: de nieuwe generatie trucks van DAF maakt op de transportondernemer die voor de Nederlandse truckfabrikant veldtesten rijdt, een overtuigende indruk. Niet alleen qua ruimte, comfort en prestaties maar vooral ook qua brandstofverbruik.

Michael Evertz is directeur en eigenaar van Transporte Evertz in Mechernich in de Duitse Eifel. Hij had het geluk de nieuwste generatie DAF-voertuigen eerder dan nagenoeg al zijn collega's uit en te na te kunnen bekijken. Bovendien was zijn bedrijf één van de weinige die al vóór de officiële presentatie, het nieuwe DAF vlaggenschip in de praktijk aan de tand kon voelen tijdens een grootschalige praktijktest.



CEMENT EN KALK

Met silo-opleggers en een kieptrailer vervoert Evertz voornamelijk grondstoffen als cement en kalk voor zijn klanten in de betonindustrie, zoals baksteenproducent Zieglowski. Zijn werkgebied bevindt zich vooral in de driehoek tussen Aken, Keulen en Koblenz. Daarnaast rijdt hij in het Münsterland, Saarland en de Benelux. Ook levert de Eifellander geregeld grondstoffen ten behoeve van bedrijven die gespecialiseerd zijn in bodemstabilisatie, of die nodig zijn bij de behandeling van afvalwater in rioolwaterzuiveringsinstallaties.

GESTAGE GROEI

Michael Evertz en zijn vrouw Andrea waagden nu bijna 15 jaar geleden met één truck de sprong naar zelfstandig transportondernemer. Al één jaar later volgde een tweede trekker-trailer. En sinds die tijd groeit de vloot gestaag dankzij een voortdurend toenemend ordervolume. Momenteel bestaat het wagenpark van het middelgrote bedrijf uit 15 silo-opleggers, één kieptrailer en 13 trekkers.

GEEN ONGELUK

Dat Evertz uitgerekend 13 auto's heeft, brengt hem tot nu toe geen ongeluk. Want lang niet iedereen krijgt al vóór de officiële lancering het nieuwe vlaggenschip van DAF in de vorm van de XG+ op het erf om daar langere tijd mee te kunnen werken. De relatie tussen Evertz en DAF ontstond toen het bedrijf vier jaar terug op zoek was naar trekkers die én bewezen zuinig waren én snel leverbaar. En zo kwam Michael Evertz bij de nu in Eschweiler gevestigde DAF service- en verkooppartner Loven terecht. Die leverde de eerste DAF: een XF 530. Daarbij bleef het niet, want van dit type DAF met de sterkste PACCAR-motor rijden er inmiddels vier bij de bulkvervoerder.

GOEDE RELATIE

Dat is ook zeker het gevolg van de goede relatie die Evertz inmiddels heeft opgebouwd met het Loven-team. "Natuurlijk zijn bij ons aanschafprijs, Total Cost of Ownership, kwaliteit, prestaties en betrouwbaarheid de belangrijkste criteria bij de aankoop van een truck. En dat klopt

allemaal bij DAF. Maar daarnaast hechten wij ook aan een uitstekende verstandhouding met de dealer achter het product. En die is tussen Loven en ons bedrijf zodanig, dat wij er volkomen van overtuigd zijn, met het juiste merk te rijden," aldus Michael Evertz.

INSPRAAK

Waar het om het uitrustingsniveau van zijn voertuigen gaat, toont de transportondernemer zich genereus. Ook hebben zijn chauffeurs inspraak bij de aanschaf van een nieuw voertuig, wat zich vertaalt in loyaliteit aan de werkgever en aan het truckmerk. Daarnaast weet Michael Evertz precies waarover hij het heeft. "Ik doe zelf ook nog geregeld een rit. Zeker op lange tochten waardeer ik elke keer weer het grote comfort van een DAF. Dat komt door de enorme hoeveelheid ruimte in de cabine, de comfortabele stoelen, de overzichtelijkheid van het dashboard en het ruime motorvermogen. Dat gun ik mijn chauffeurs. Want die zijn vaak meerdere dagen onderweg", aldus Evertz.

"Ik ben blij met de geweldige spiegelbezetting die een perfect zicht rondom geeft"



Eén van de grootste klanten van Michael Evertz is baksteenproducent Zieglowski. Dat verklaart de opvallende belettering op de DAF XG+.

HART

De 55-jarige transportondernemer had ook inspraak in de configuratie van de DAF XG+ voor de praktijktest. "Ik wilde de truck met de grootste cabine en de meest krachtige motor. De DAF XG+ 530 biedt wat dat betreft alles waar het hart van een chauffeur sneller van gaat kloppen. De beschikbare ruimte in de verlengde cabine is enorm. Geen enkele andere truck biedt meer dan 2,20 meter stahoogte, eindeloze opbergruimte en over de hele lengte 80 centimeter brede bedden die bovendien elektrisch verstelbaar zijn", meent Evertz enthousiast.

HOOGWAARDIG

Ook is hij zeer te spreken over de toegepaste hoogwaardige materialen en de draaibare stoelen die tijdens de rusturen voor een huiskamersfeer zorgen. En dan is er nog de digitale cockpit, de traploos verstelbare stuurkolom die ver weggeklapt kan worden voor een optimale in- en uitstap en de volledig in de klimaatbeheersing geïntegreerde standkoeling.

VEILIGHEID EN DUURZAAMHEID

"Bij ons spelen veiligheid en duurzaamheid een grote rol," legt de ondernemer uit. "Daarom ben ik blij met de geweldige spiegelbezetting die een perfect zicht rondom geeft. Dat komt door de slanke en fraai vormgegeven spiegelbehuizingen," benadrukt Evertz, die inmiddels ruim 30.000 kilometer in de nieuwste DAF heeft afgelegd. "Tijdens nachtelijke ritten heb ik veel plezier van de full LED-koplampen die samen met de standaard LED-Skylights voor een geweldige verlichting van de weg zorgen. Ook ben ik blij dat DAF in deze truck al zijn beschikbare rijhulp- en veiligheidssystemen heeft geïnstalleerd."

GECAMOUFLEERD

Evertz heeft nog napret van de vele verbaasde en vragende blikken die hem ten deel vielen op de laad- en losadressen die hij aandeed. Zijn collega-chauffeurs konden immers zijn truck niet direct identificeren. Dat kwam omdat de DAF-testrijder tot de officiële lancering zwaar met folie gecamoufleerd en zonder logo's op de grille moest rijden. Dat maakte het voertuig niet als een DAF te herkennen. Maar wat natuurlijk niet verborgen kon worden, waren de enorme afmetingen van de cabine, wat Michael Evertz veel nieuwsgierige en bewonderende blikken opleverde.

INDRUK

Maar afgezien van het uiterlijk, de ruimte en de afwerking is Evertz nog meer onder de indruk van de wegligging, het stuurkarakter en aandrijflijn van de nieuwe DAF. "DAF heeft de PACCAR MX-13-motor nóg weer zuiniger gekregen," vertelt hij. "Vergeleken met onze huidige generatie DAF XF rijden we onze ronden in de nieuwe XG+ met tot vijf liter minder diesel per 100 kilometer. Reken even uit wat dat ons bij 100 tot 120.000 kilometer per truck per jaar bespaart! Dat gaat onze brandstofkosten behoorlijk drukken."

BELANGRIJKE BESLISSING

De nieuwe generatie DAF heeft Evertz geholpen bij een belangrijke beslissing. "Ik ga mijn wagenpark vanaf nu alleen nog maar met de nieuwste generatie DAF's versterken. Deze test heeft mij volledig overtuigd van de rijprestaties, het verbruik en comfort van de DAF XG+." Het is een besluit dat ook vast met open armen zal worden ontvangen door zijn chauffeurs. Want elk van hen wil ook de truck met de grootste cabine op de markt. En hoe eerder, hoe beter. Sommigen van hen zullen nog even moeten wachten. Maar de eerste twee exemplaren zijn al besteld en zullen binnenkort bij Transporte Evertz worden afgeleverd. ■



Tekort aan vrachtwagenchauffeurs

OOK 'BRITSE TOESTANDEN' IN EUROPA?

Het tekort aan vrachtwagenchauffeurs zorgde de afgelopen maanden voor dramatische krantenkoppen in het Verenigd Koninkrijk. De Britten zijn niet de enigen met een tekort aan chauffeurs. Weliswaar manifesteert zich dit tekort binnen de EU (nog) niet in een 'Crisis Brittanica', inclusief lange rijen voor tankstations en lege schappen in supermarkten. Maar dat kan bij ongewijzigd beleid binnen enige jaren ook op het vasteland gebeuren. Het peloton vrachtwagenchauffeurs vergrijsd enorm en instroom is er nauwelijks.

Door: Bert Roozendaal en Richard Simpson

Dat is niet nieuw. Tekorten aan chauffeurs spelen al jaren. In 2016 was het gebrek aan vrachtwagenchauffeurs al nagenoeg net zo groot als nu en drie jaar later waarschuwde de International Road Transport Union (IRU) opnieuw dat het tekort aan chauffeurs over heel Europa verder was toegenomen. Covid bracht een tijdelijke verlichting, de vraag naar transport nam af en het tekort aan chauffeurs daalde even naar slechts zeven procent. Maar vanwege het sterk doorzettende economisch herstel zal dat naar verwachting al snel weer oplopen naar 17 procent. Er moet dus wat gebeuren. Dat roepen ook werkgeversorganisaties én de politiek al jaren. Maar hoewel er - ook op Europees niveau - wel regelmatig maatregelen genomen worden, lijken die tot nu toe nog niet te leiden tot veel verbetering.

HET VAK VERGRIJS

Mondiaal gezien zijn er jonge mensen genoeg, zoals ook de IRU constateert. Maar niet in West-Europa. Daar vergrijsd de bevolking en de populatie vrachtwagenchauffeurs naar verhouding nog harder. Op de totale populatie aan Europese chauffeurs is het aandeel 'jonger dan 25 jaar' nu gedaald tot slechts vijf procent. Dat heeft meerdere oorzaken. In sommige Europese landen wijzen transporteurs op de financiële en juridische belemmeringen. Een rijopleiding kost al gauw zo'n € 10.000,- en in een aantal landen hebben werkgevers te maken met hogere verzekeringskosten en wetgeving die het jongeren tot 21 jaar bemoeilijken chauffeur te worden. Toch is dat maar een deel van het verhaal. Want in andere landen gelden die belemmeringen minder en toch heeft men daar hetzelfde probleem: geen goede chauffeur te krijgen. Dit alles in de wetenschap dat de grote groep chauffeurs van 50 jaar en ouder binnen 10 jaar met pensioen gaat.

WERVING EN BEHOUD

Geholpen door de Europese vrije arbeidsmarkt werken veel West-Europese transportondernemers sinds de jaren negentig graag met chauffeurs uit andere landen. Op de korte termijn lost het voor de vervoerder het chauffeursprobleem op én bovendien vaak nog goedkoper. Maar zeker dat goedkoper kent ook allerlei rafelranden. Door transport voor steeds lagere prijzen aan te bieden, heeft de branche zich volgens met name de vakbonden in een steeds zwakkere onderhandelingspositie gewerkt richting de verladers. En lagere inkomsten is een slecht uitgangspunt voor loonsverhoging, waarmee ook de beloning van de chauffeurs uit eigen land onder druk komt te staan. En dat helpt nu eenmaal niet bij de werving van nieuwe chauffeurs én het behouden van de mensen die nog rijden.



De grote groep chauffeurs van 50 jaar en ouder gaat binnen 10 jaar met pensioen

EU CHAUFFEURS KOMEN NIET TERUG

Dat speelt in grote delen van Europa maar zeker in het Verenigd Koninkrijk. Een belangrijk deel van de Britse trucks werd daar bestuurd door buitenlandse chauffeurs. Door Brexit vertrokken die. De Covid-pandemie verergerde alles nog en nu is er een structureel tekort. En het is maar zeer de vraag of de Britse regering dat terugdringt met een tijdelijke versoepeling van de beperkingen op arbeidskrachten van buiten het VK. De meesten van hen hebben inmiddels dichterbij huis werk gevonden. Want een goede chauffeur is momenteel in nagenoeg elk Europees land meer dan welkom.

Crisis over truck driver shortage in UK spreads to manufacturing, food and energy sectors

UK FACING CATASTROPHIC HGV DRIVER SHORTAGE & WE MUST BRACE FOR IMPACT

NEW REPORT RELEASED

HGV DRIVERS SHORTAGE THINK TANK

Het tekort aan vrachtwagenchauffeurs zorgde de afgelopen maanden voor dramatische krantenkoppen in het Verenigd Koninkrijk

BETER SALARIS

Een betere betaling zou een oplossing zijn. De roep om meer geld klinkt elke keer in elke branche als er een tekort is. Maar elke werkgever weet dat een hoger salaris het eerste is vergeten als de arbeidsomstandigheden zelf niet verbeteren. De EU werkt daarom aan beiden aspecten. Met een verplicht minimumloon en ingrijpen op loondumping aan de ene kant en sociale maatregelen aan de andere. En hoewel maatregelen nog zo goed bedoeld kunnen zijn, is het maar de vraag of ze überhaupt iets oplossen. Mooi dat je besluit dat een chauffeur om de 14 dagen, 24 uur niet in zijn cabine mag zijn. De vraag is alleen waar hij of zij dan wél terecht komt. Gelukkig worden trucks wel steeds comfortabeler. Een douchecabine zal er wel nooit in komen maar wie bijvoorbeeld naar de nieuwste serie DAFs kijkt, weet dat een chauffeur nog nooit zoveel luxe om zich heen heeft gehad en dat draagt ontegenzeggelijk bij aan de arbeidsomstandigheden.

INTERMODAAL

En wat de voorzieningen onderweg betreft: ondanks het feit dat Europa langs de hoofdtransportroutes zo'n 300.000 parkeerplaatsen telt, zijn dat er structureel nog zo'n 100.000 te weinig. De Europese Commissie vraagt dan ook met klem aan landen meer - vooral goed bewaakte - parkeerplaatsen te realiseren. Zodat er automatisch ook meer vrouwen achter het stuur zullen kruipen. Ook de roep om nog meer intermodaal vervoer klinkt weer luidkeels door de gangen van het Europese parlement. Maar de meeste beschikbare lijnen zijn daar ook al redelijk belast en meer spoor aanleggen kost jaren. En dan moet dit soort transport ook aansluiten bij wat de industrie nodig heeft. Die werkt vaak met 'just-in-time'-modellen en daar is intermodaal niet echt sterk. En zo blijft er een diepe kloof met de transporteur die liefst vandaag iets moet oplossen.

DE EUROPESE COMMISSIE VRAAGT MET KLEM AAN LANDEN OM MEER - VOORAL GOED BEWAAKTE - PARKEERPLAATSEN TE REALISEREN. ZODAT ER AUTOMATISCH OOK MEER VROUWEN ACHTER HET STUUR ZULLEN KRUIPEN.





DAF EN BERCO TRUCK COMPONENTS PRESENTEREN MET TROTS

NEW

NIEUWE SLAAPACCESSOIRES VOOR XF EURO 6 DAF TRUCKS

TOPPER DELUXE

TOPPER HYGIENE



- HOGE KWALITEIT FOAM TOPPER
 - VERBETERD SLAAPCOMFORT
 - VOOR EEN UITGERUSTE, FITTE EN VEILIGE CHAUFFEUR
 - LUXE TOPPER SPECIAAL VOOR DAF XF EURO 6
- Part 1547034

- HYGIËNISCHE TOPPER
 - VOOR BETERE MATRASHYGIËNE
 - UW EIGEN SCHONE & FRISSE SLAAPOMGEVING
 - OPROLBAAR MET BAND VOOR EENVOUDIG DRAGEN
- Part 1547033

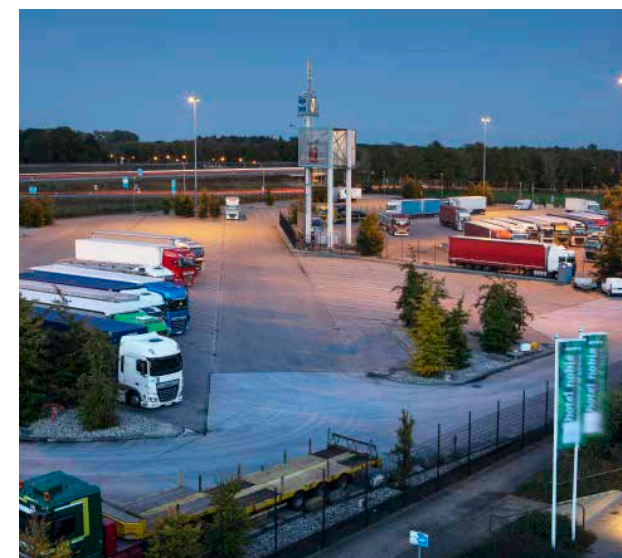
VOOR EEN UITGERUSTE, FITTE EN VEILIGE CHAUFFEUR

KOOP NU VIA UW LOKALE DAF DEALER OF DE WEBSITE PARTS.DAF.COM

TEKORT AAN VRACHTWAGENCHAUFFEURS

OMDENKEN

Waar meer loon op zijn best een korte termijn aanpak is om te zorgen dat meer jongeren voor het vak gaan kiezen en vervolgens mogelijk langer blijven, lijken toch vooral betere werkomstandigheden een aanpak met meer kans op succes. Dat vergt een omdenken. Mogelijk dat we voor het internationale transport op de korte termijn met name het sociale isolement van de chauffeur iets meer kunnen verbeteren door nog meer om te koppelen dan we nu al doen. Zodat chauffeurs kortere ritten maken en vaker thuis kunnen zijn. Met steeds betere IT-oplossingen moet dat mogelijk zijn. Voor de nationale distributie - en dat is nu eenmaal het gros van alle transportbewegingen - is omkoppelen minder vaak een optie. Maar ook hier kan betere IT veel verlichting brengen. Op dat punt kunnen er in heel veel Europese landen nog grote stappen gemaakt worden. Samen met een goede, ruim bemeten wegeninfrastructuur én voldoende voorzieningen onderweg kan dat er voor zorgen dat ook een nationale chauffeur eindelijk niet alleen weet wanneer hij 's morgens vertrekt, maar ook met enige zekerheid kan aangeven wanneer hij weer thuis komt. En dat is een element dat voor met name jongeren vandaag de dag heel belangrijk is.



Een goede, ruim bemeten infrastructuur kan het vak van vrachtwagenchauffeur aantrekkelijker maken



“NIEUWE NORM IN CHAUFFEURSCOMFORT”

De productie van de 'New Generation DAF', de XF, XG en XG+ is inmiddels officieel van start gegaan. De 'Job One'-truck – een rode XG+ met 12,9 liter PACCAR MX-13-motor – werd door John Jorritsma (burgemeester van Eindhoven, waar ook het hoofdkantoor van DAF gevestigd is en op de foto uiterst rechts) en Harry Wolters (president-directeur van DAF, links) feestelijk overhandigd aan André Verbeek, directeur/eigenaar van Verbeek Agra Vision en zijn zoon Niels. De bijzondere XG+ rijdt inmiddels bij dochteronderneming Hennentransport Hooijer. “Naast de hoogste betrouwbaarheid en lage kosten per kilometer is voor ons het uitstekende chauffeurscomfort een belangrijke reden om voor DAF te kiezen”, aldus André Verbeek. “Met het nieuwe topmodel XG+ zet DAF ook op dit vlak weer een nieuwe norm. In deze tijd van chauffeurstekorten is dat heel belangrijk.”

Taiwan rijdt graag in trucks uit Hólán

EEN TRUCK LEEFT



Niet iedereen zal het weten, maar DAF is al sinds een aantal jaren het best verkochte Europese truckmerk in Taiwan. Het economisch hoog ontwikkelde eiland leunt zwaar op zijn logistiek en DAF speelt daar een belangrijke rol als leverancier van 'state-of-the-art', zuinige en vooral schone Euro 6 bedrijfsvoertuigen.

Door: Bert Roozendaal

Zeker dat laatste past naadloos in de levensovertuiging van de Taiwanese die een diepe verbondenheid voelen met de geschiedenis, de cultuur, het wetenschappelijke erfgoed en de natuur op hun eiland. Dat merken we meteen als Tom Wu Xinjun, directeur van YI SIAN Transport Inc. over 'zijn' Taiwan praat. "Ik woon op een prachtig eiland dat vroeger Formosa heette en een rijke historie heeft. Het maakt niet uit waar je op het eiland bent, in de bergen, voor de kust op de oceaan, in onze steden, het is overal even prachtig. De Taiwanese vormen een vriendelijk volk en zijn één met hun omgeving."



Voor Tom Wu Xinjun is transport een 'way of life'

STREVEN NAAR WELVAART

Maar wat de Taiwanese mogelijk nog veel meer gezamenlijk hebben, is hun streven naar welvaart. De afgelopen decennia hebben ze keihard gewerkt aan de ontwikkeling van hun economie. Het land is extreem druk bevolkt: op een oppervlakte van slechts 36.192 km², wonen niet minder dan 23,5 miljoen mensen. En die beschikken naast het gevoel voor traditionele waarden zeker ook over een goed ontwikkelde handelsgeest. Een bekend Taiwanees gezegde is 'Als men de zegen van God wil, moet men eerst op eigen benen staan en ernaar streven om vooruit te komen'.

MADE IN TAIWAN

Dat geloof in eigen kunnen heeft het eiland geen windeieren gelegd. In 2020 eindigde het vóór Australië op plaats 19 van de top 20 van rijkste economieën ter wereld. 'Made in Taiwan' is wereldwijd een gevleugeld begrip, waar die goederen dan ook daadwerkelijk vandaan mogen komen. Want de binnenlandse productie nam rond het begin van deze eeuw een dermate vlucht dat veel van de fysieke maakindustrie inmiddels op het Chinese vasteland plaatsvindt. Dat ligt immers maar 97 zeemijlen aan de overkant van de zeestraat.

GEZOND OVERSCHOT

Taiwan exporteerde in 2020 voor 304 miljard euro aan goederen en diensten. Tegelijkertijd bedroeg de import 252 miljard. Wat het land een gezond overschot op de handelsbalans oplevert. Die enorme economische activiteit maakt dat transport en logistiek een sleutelbijdrage leveren in het hele succes van het eiland. Sterker, het is de smeerolie van de economie. De bijdrage van het hele transport aan het Bruto Binnenlands Product was in 2019 zeven procent. Daarmee is het transport ook een grote werkgever. Want aangezien het 400 kilometer lange eiland slechts over één spoorbaan beschikt, gaat het overgrote deel van al dat goederenvervoer over de weg. Veelal van en naar één van de vele havens, waarvan Kaohsiung in het zuiden veruit de grootste is.



Taiwan kent vele havens, waarvan Kaohsiung in het zuiden veruit de grootste is



EEN TRUCK LEEFT



YI SIAN Transport Inc. transporteert auto-onderdelen, chemie, verpakt water en dranken voor klanten in Centraal en Zuid-Taiwan

TRUCKS UIT HÉLÁN

Van dat gegeven heeft Formosa Plastics Group de afgelopen jaren meer dan goed gebruik gemaakt. Deze onderneming introduceerde DAF op het eiland en wist het merk snel uit te bouwen tot de 'leading European brand'. Elke week opnieuw verscheept DAF Trucks onderdelen en componenten vanuit haar fabrieken uit Eindhoven en Leyland naar Taiwan, waar ze door Formosa Plastics geassembleerd worden in een ultramoderne fabriek in Dadu. Taiwanese transporteurs werken en rijden heel graag met de moderne vrachtwagens uit het voor hen verre Nederland of 'Hélán' zoals ze zelf zeggen. Eén van die transporteurs is de 43-jarige Tom Wu Xinjun. Met zijn bedrijf YI SIAN Transport Inc. transporteert hij auto-onderdelen, chemie, verpakt water en dranken voor klanten in Centraal en Zuid-Taiwan. "Wij hebben 10 trucks tussen 18,5 en 46 ton. Het grootste deel van onze vloot bestaat uit de DAF CF als trekker, maar we hebben ook bakwagens."

TRANSPORT IN HET BLOED

Tom Wu Xinjun heeft transport in zijn bloed. "Onze familie zit al generaties lang in het wegtransport. En ik kon al een vrachtauto besturen toen ik nog op de middelbare school zat. Behalve een locomotief kan ik met elk voertuig rijden", laat hij zijn aanvankelijk verlegen houding volledig varen als het over zijn favoriete onderwerp gaat.

EEN TRUCK LEEFT

"Onze familie had heel weinig geld. Maar dankzij de inkomsten die onze vrachtauto ons gaf, hadden we te eten, waren er kleren en kon ik naar school. Ik hecht sterk aan mijn trucks. Voor mij leven ze". Het is in Taiwan vrij gebruikelijk voor vervoerders bij het in gebruik nemen van een nieuwe vrachtwagen een gebed te wijden aan het behoud van het voertuig.



VEILIGHEID VOOROP

Desalniettemin leunt Tom zeker niet alleen op de wijsheid van de goden. "Het kost 100 zweetdruppels om één korrel rijst te produceren", weet hij. "Dus als ik succesvol wil zijn, moeten mijn trucks niet alleen heel veel rijden, maar moet ik dat vooral ook veilig doen. Dus zorg ik ervoor dat elke auto op tijd zijn onderhoud krijgt en voor aanvang van elke rit even gecheckt wordt door de chauffeur. De onderhoudsservice die Formosa Automobile Sale Corporation ons biedt, is voor mij een hele steun in de rug. Dat maakt DAF - naast de hoge prestaties en het lage verbruik - absoluut tot mijn favoriete merk."



Als zijn directietaken het ook maar even toelaten, springt Tom Wu Xinjun nog steeds heel graag zelf op de auto.

NOOIT VERSLAPPEN

Goed onderhoud, goede training voor de chauffeurs en uitstekende aftersales zijn de hoekstenen van YI SIAN Transport Inc.. "We kunnen alleen het vertrouwen van de klant winnen én behouden als wij zijn ladingen veilig en op tijd afleveren. Op dat gebied mogen wij nooit verslappen", aldus Tom Wu Xinjun. Wat niet wegneemt dat als zijn directietaken het ook maar even toelaten, hij nog steeds heel graag zelf op de auto springt voor een rit. Want waar lekker eten voor hem belangrijk maar toch vooral een hobby blijft, is het transport voor hem een 'way of life'. ■



Scan de QR-code voor de video

25 jaar 'a PACCAR company'

DAF BLIJFT WERELDWIJD GROEIEN



Onderdeel van de ontwikkeling van de XF, XG en XG+, is de bouw van compleet nieuwe, ultramoderne cabinefabrieken in Westerlo

IN 1996 WORDT DAF HET DERDE MERK VAN PACCAR, SAMEN MET KENWORTH EN PETERBILT.

WERELDWIJDE GROEI

Tegelijkertijd breidt ook het succes buiten Europa zich steeds verder uit, met name in delen van de wereld als Zuid-Amerika, Rusland, Afrika en Azië, waar het Europese truckconcept de markt domineert en de kwaliteit en efficiency van DAF trucks hogelijk worden gewaardeerd. Zo is DAF het grootste merk onder de Europese producenten in Taiwan, waar DAFs lokaal worden geassembleerd. En in Brazilië verrees een compleet nieuwe DAF assemblagefabriek. DAF werd daar in 2021 voor het vierde jaar door de auto-industriegroep FENABRAVE uitgeroepen tot Brasil 'Brand of the Year'. Ook in Australië, Chili, Peru, Ecuador en Colombia heeft DAF inmiddels vaste voet aan de grond, mede dankzij de uitstekende positie die Kenworth er al heeft.

DRIVEN BY QUALITY

Met een geweldig programma trucks en services en een uitgebreid netwerk van professionele en onafhankelijke dealers staat DAF perfect gesteld voor verdere wereldwijde groei. Als trotse PACCAR-onderneming daarbij gedreven door kwaliteit!

Precies een kwart eeuw geleden werd DAF Trucks een onderdeel van PACCAR, één van de grootste en meest succesvolle truckfabrikanten ter wereld. De start van een succesverhaal, waar beide partners elkaar versterken.

O pgericht in 1905 als producent van spoorwegwagons en materiaal voor de bosbouw, richt PACCAR zich vanaf 1945 op de markt voor zware trucks. In dat jaar wordt de Kenworth Motor Truck Company verworven, in 1958 gevolgd door Peterbilt Motors Company. Beide merken ontwikkelen zich tot iconen op de Noord-Amerikaanse, de Zuid-Amerikaanse en de Australische truckmarkt en worden beschouwd als toonaangevend op het gebied van kwaliteit. In 1996 wordt DAF het derde truckmerk van PACCAR

CENTER OF EXCELLENCE

In de afgelopen kwart eeuw worden er onder de paraplu van PACCAR indrukwekkende investeringen gedaan. Zoals in een compleet nieuw motorentestcentrum in Eindhoven, waarmee DAF haar leidende positie op het gebied van de ontwikkeling van schone, betrouwbare en zeer efficiënte motoren verder versterkt en binnen de PACCAR-groep op dit vlak zelfs het 'Centre of Excellence' wordt. De 12,9 liter PACCAR MX-13- en later ook de 10,8 liter PACCAR MX-11-motoren worden wereldwijd geprezen en maar liefst 45% van de Kenworth- en Peterbilt-trucks wordt inmiddels uitgerust met een PACCAR MX-motor.

VOORTDURENDE INVESTERINGEN

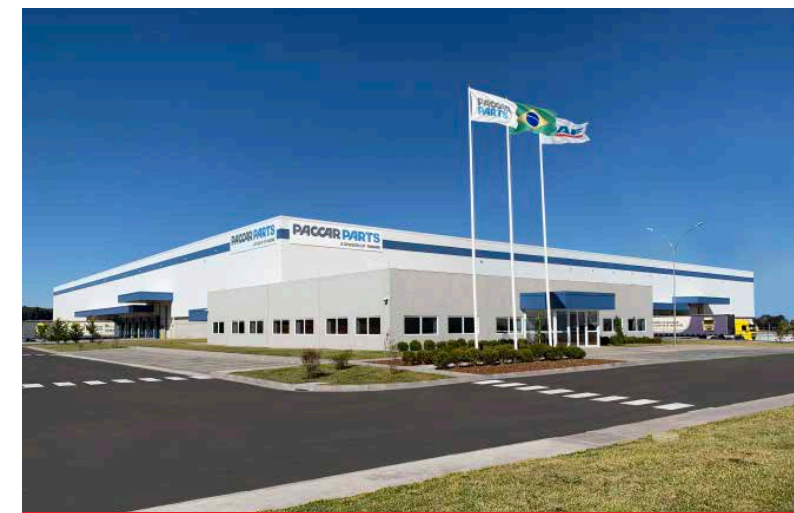
Aanzienlijke investeringen worden ook gedaan in compleet nieuwe PACCAR Parts Distributiecentra in Eindhoven, Budapest, Madrid, Leyland en Moskou om de klant een eerste klas onderdelenvoorziening te garanderen. In het Belgische Westerlo - waar DAF assen en cabines produceert - is een volledig nieuwe cabinelakstraat gerealiseerd, de meest geavanceerde en milieuvriendelijke in zijn soort. De grootste investering betreft echter de ontwikkeling van een compleet nieuwe generatie trucks voor het transport over de lange afstand: de XF, XG en XG+. Daarmee is DAF het eerste truckmerk dat inspeelt op de nieuwe Europese regelgeving voor afmetingen en gewichten en nieuwe normen zet op het gebied van efficiency, veiligheid en chauffeurscomfort. Onderdeel van de ontwikkeling van deze vooruitstrevende trucks is de bouw van compleet nieuwe, ultramoderne cabinefabrieken in Westerlo. De nieuwe XF, XG en XG+ vertegenwoordigen een totaal nieuw en zeer energie-efficiënt voertuigplatform, dat volledig voorbereid is op toekomstige aandrijflijnen, zoals e-motoren, plug-in hybriden, brandstofcellen en waterstofverbrandingsmotoren. Want ook op het gebied van alternatieve aandrijvingsconcepten heeft DAF wereldwijd een leidende positie.



Ook op het gebied van alternatieve aandrijvingsconcepten heeft DAF wereldwijd een leidende positie, zoals deze LF Electric bewijst

MEEST SUCCESVOLLE TRUCKPRODUCENT

Al deze en toekomstige investeringen ondersteunen DAF's toekomstplannen voor verdere, wereldwijde groei. In Europa heeft DAF zich ontwikkeld tot de snelst groeiende en meest succesvolle truckfabrikant. Het marktaandeel groeide er in het zware segment van zo'n 9% in 1996 naar meer dan 16% in 2020. DAF is marktleider in het Verenigd Koninkrijk, Nederland, Polen, Portugal, Hongarije en Bulgarije en Europees marktleider in het trekkersegment.



Aanzienlijke investeringen werden ook gedaan in compleet nieuwe PACCAR Parts Distributiecentra, zoals hier in Ponta Grossa, Brazilië.

SCHONE VUILNISAUTO DOET STILLETJES ZIJN WERK

Door: Guus Peters
Fotografie: Marieke van Grinsven

Elektrisch vervoer rukt stilletjes op. Dat is tweeledig het geval, want elektrisch aangedreven auto's komen op kousenvoeten de samenleving binnen, terwijl ze tegelijkertijd vrijwel geruisloos hun werk doen. Bij de gemeente Rotterdam pakt een pilotproject met elektrisch aangedreven vuilnisauto's positief uit. De afdeling Inzameling rijdt er niet alleen met een DAF CF Electric, de medewerkers waren ook betrokken bij de ontwikkeling ervan. "We krijgen er veel positieve reacties op."



**WAT AAN HET HELE
TAFEREEL OPVALT, IS
DE OPVALLENDE RUST
WAARMEE HET
ALLEMAAL GEBEURT.**

“Ik ben positief geladen” staat er op de flanken van de in fris wit en groen gespoten DAF CF vuilnisauto, die in opmerkelijke stilte over de Rotterdamse Spartastraat komt aanrollen. Pal tegenover het stadion van voetbalclub Sparta – ‘Het Kasteel’, in de volksmond – komt de truck tot stilstand. Chauffeur Paul Keijzer stapt uit en gordt zijn afstandsbediening om. De enorme arm van de HIAB XS 211 W-kraan komt tot leven om een paar seconden later een grote afvalcontainer uit zijn ondergrondse positie te tillen. De enorme bak zweeft even later boven de auto, lost zijn inhoud en wordt door Keijzer weer keurig in de vierkante krater tussen de stoeptegels teruggeplaatst. Keijzer stapt weer in en rijdt weg.

EMISSIELOOS

Wat aan het hele tafereel opvalt, is de opvallende rust waarmee het allemaal gebeurt. Slechts wat zoemgeluiden vullen de stille straat. De betrokken DAF CF is dan ook een Electric-versie. De gemeente Rotterdam heeft, als pilotproject, vier volledig elektrische vuilnisauto's in dienst, die inmiddels zo'n anderhalf jaar, dagelijks worden ingeroosterd. "Vanuit de Europese Gemeenschap is bepaald dat we CO₂ moeten besparen met z'n allen. EU-commissaris Frans Timmermans heeft daar een aantal doelen voor opgesteld en als gemeente Rotterdam doen we daar natuurlijk aan mee", zegt Paul van Emmerik, manager Verkoop en Beheer bij de afdeling Vervoer en Materieel van de gemeente Rotterdam. "Ons wagenpark is toch ongeveer vijftienhonderd voertuigen groot en die moeten allemaal emissieloos zijn in 2050. Daar naartoe werkend, doen we een aantal pilotprojecten met elektrische voertuigen. Deze DAF CF is onze eerste, volledig elektrische kraan-trechter vuilniswagen."

FLUISTEREN

We spreken Van Emmerik op de service-werkplaats Noord van de gemeente Rotterdam, aan het Kleinpolderplein. Dieselauto's rijden er af en aan, maar wie zijn ogen – en zeker ook oren – de kost geeft, ziet en hoort voldoende elektrisch vervoer voorbij fluisteren. Veegwagentjes, e-scooters van de dienst parkeerbeheer zoemen langs en even verderop is het knokken voor de volledige elektrisch aangedreven Nissan LEAF scanauto's voor een plekje aan de laadpaal. De DAF CF Electric heeft zijn eigen snellader op het terrein en die wordt veelvuldig gebruikt. "Deze auto is speciaal aangeschaft om onderlopende containers te kunnen legen. We hebben ook achterladende vuilniswagens en daar lossen we minicontainers in, zoals de mensen die aan de straat zetten", legt Van Emmerik uit.

**VOOR HET LADEN
VAN DE AUTO'S
HEEFT DE GEMEENTE
ROTTERDAM EIGEN
INFRASTRUCTUUR.**

LAADVERMOGEN

In een gesprek met Van Emmerik valt het woord laadvermogen iets vaker dan normaal. Het heeft dan ook een tweeledige betekenis; waar bij vrachtauto's met een verbrandingsmotor met laadvermogen wordt aangeduid hoeveel vracht de truck kan meenemen, is bij elektrische vrachtauto's ook het laden van de batterij van betekenis. Van Emmerik: "Deze auto kan ongeveer vijf en een halve ton aan afval laden. Dat is wel een punt bij elektrisch aangedreven vrachtauto's; er gaan veel batterijen mee en die wegen echt veel, dat scheelt laadvermogen. Dat is het eeuwige compromis dat je moet sluiten. Wij hopen dus op een sterke verbetering van de batterijtechniek; dat is al gebeurd trouwens, bij de ontwikkeling van deze auto hebben de batterijen al dubbel zoveel capaciteit gekregen binnen dezelfde massa en volume."

RESERVEBATTERIJ

Een elektrische truck moet, dat staat wel vast, vaker aan de lader dan een diesel-auto aan de pomp. "Eén van de grootste uitdagingen bij elektrische vrachtauto's is het laden van het batterijpakket", zegt Van Emmerik. "Aan de ene kant omdat je het laadvermogen, de kilowatts, beschikbaar moet hebben en aan de andere kant omdat laden tijd kost. De chauffeur is het duurste op de wagen, dus wij willen zo kort mogelijk laden met het meeste laadvermogen. Dat is voor Rotterdam best een groot probleem. We hebben hier op de servicewerkplaats ook een reservebatterij staan in een container, om op drukke momenten bij te schakelen. Dat soort problemen hebben ze bijvoorbeeld niet bij de HVC Groep in Alkmaar, waar ook elektrische DAF's rijden. Dit afvalverwerkingsbedrijf zit naast haar eigen energiecentrale, de vuilverbrandings-installatie. Die luxe hebben wij niet."

Paul van Emmerik:

**“AL BIJ DE ONTWIKKELING
HEBBEN DE BATTERIJEN
DUBBEL ZOVEEL CAPACITEIT
GEKREGEN BINNEN DEZELFDE
MASSA EN VOLUME.”**





Waarom PSQL 2.1E-olie?

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

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

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



ELECTRIC GARBAGE COLLECTION

ONTWIKKELING

Van Emmerik noemt HVC niet zomaar, want samen met afvalscheiders Cure in Eindhoven en Rova in Zwolle zijn de gemeente Rotterdam en het Alkmaarse HVC nauw betrokken geweest bij de ontwikkeling van de elektrische DAF vuilnisauto's, zoals die nu rondrijden. "Voor dat project is ook een DKTI-subsidie aangevraagd, een subsidie die vanuit de RVO (Rijksdienst voor Ondernemend Nederland) wordt verleend voor vernieuwingsprojecten." De samenwerkende partijen delen ook nog steeds ervaringen. "Ja, we hebben evaluatiegesprekken, praten over onze bevindingen, geven aan hoe het beter zou kunnen. Zo is in de loop van de tijd bijvoorbeeld de regeneratie-energie van het remmen verder verbeterd", aldus Van Emmerik.

RUST

Rotterdam selecteerde voor het rijden met de e-trucks speciale chauffeurs. "Dat zijn stuk voor stuk mensen die begaan zijn met onderwerpen als CO₂-neutraal en emissieloos. Mensen ook die in de basis interesse hadden om met dit soort voertuigen om te gaan. Mede daarom hebben we de truck ook gepresenteerd als een prototype, zodat de chauffeur weet dat dingen soms een beetje anders gaan dan anders", zegt Van Emmerik. Veel chauffeurs zijn volgens hem blij met de opvallende rust in de cabine, die hun werk prettiger maakt. "En ze waarderen het dat als ze 's ochtends vroeg beginnen, ze geen klachten van inwoners krijgen vanwege geluid. Aan de andere kant moeten chauffeurs vaker stoppen bij de laadpaal, je gaat anders met je energiegebruik om. Dat is erg wennen. Een grotere batterijcapaciteit is dus gewenst en binnen de evolutie van de techniek is dat nu al mogelijk. Daarvoor gaat de auto binnenkort even terug naar DAF."

GELUID

De CF Electric maakt, ook om de omgeving te waarschuwen, nog wel een beetje geluid, maar het is volgens Van Emmerik echt héél veel minder dan bij een dieseltruck. "Daarbij komt dat de gemeente Rotterdam de Greendael ZES heeft ondertekend. ZES staat voor Zero Emissie Stadslogistiek en we krijgen dan vanaf 2025 een emissieloze zone in het centrum, waar Rotterdam best wel groot op heeft ingezet. Als gemeente proberen



DE DAF CF ELECTRIC IN ACTIE OP DE SPARTASTRAAT IN ROTTERDAM.

wij die emissieloze zone in te gaan met emissieloze voertuigen. De bussen van de RET bijvoorbeeld, die zijn volledig elektrisch; ze stoten niets meer uit, maar ze maken ook al geen geluid meer. Dat is echt een verademing in de stad."



Scan de QR-code om de film te zien

POSITIEVE REACTIES

Chauffeur Paul Keijzer, die al 33 jaar bij de gemeente werkt, krijgt ook veel positieve reacties op zijn elektrische DAF. "Soms komen mensen op straat even een praatje maken over de auto en willen ze er meer over weten. Ik werd laatst in het centrum aangesproken door een chauffeur, die zelf ook op een vuilniswagen rijdt. Die vond het heel interessant, hij vroeg honderduit", vertelt Keijzer.

WINNEN

Paul van Emmerik zegt een goede respons te krijgen op de elektrische vuilnisauto's. "De meeste mensen vinden het een mooi ding, maar ze zeggen ook vaak: 'nou, dat zal wel wat kosten'. Dat klopt ook wel, trucks als deze zijn relatief duur, daarom is het ook een overheidstaak om het gebruik ervan te onderzoeken en te gaan stimuleren. Een gewone transporteur zal nog niet zo snel een business case zien in dit voertuig, maar als hij nóg schoner en zuiniger wordt, dan gaat de elektriciteit het bij de vuilnisauto's winnen van de diesel. Daar kun je op wachten." ■

Paul Keijzer:

"SOMS KOMEN MENSEN OP STRAAT EVEN EEN PRAATJE MAKEN OVER DE AUTO EN WILLEN ZE ER MEER OVER WETEN."



“Naast de lagere prijs is er ook de snelle beschikbaarheid”

HET TWEEDE EN DERDE LEVEN VAN EEN DAF

Een leven, twee levens of zelfs meer.

De vrachtauto's van DAF hebben minstens drie levens, zo stelt Marty van den Dungen, sales director Used Trucks bij DAF. “Steeds meer dealers bieden naast nieuwe trucks ook Used Trucks aan om iedere klant een oplossing op maat te kunnen geven.”

Door: Guus Peters

Eigenlijk, zegt Marty van den Dungen, is ‘gebruikt’ geen goede aanduiding voor een vrachtwagen uit de DAF Used Trucks selectie. Hij spreekt liever van ‘bijna nieuw’. “Gewoon omdat de kwaliteit zo goed is. We kennen de onderhoudshistorie, we maken de truck helemaal in orde en op een gebruikte DAF kun je ook nog een jaar garantie krijgen.”

Van den Dungen is sinds 2016 sales director DAF Used Trucks en heeft in die tijd het aanbod van trucks met kilometerervaring enorm zien toenemen. Dat hield gelijke tred met de vraag en de verkoop van nieuwe DAFs. “Vanuit allerlei kanalen - verhuurvloten, leasecontracten maar ook DAF Buy-Backs, de restwaardegarantie die DAF afgeeft - krijgen we meer dan twaalfduizend auto's per jaar terug. Om de verhoudingen even te schetsen: een paar jaar geleden waren dat er nog drieënhalfduizend. Het weer op de markt brengen van die vloot begeleiden we vanuit de centrale organisatie in Eindhoven, samen met de landenorganisaties waar we ook een Dedicated Used Trucks Sales-organisatie hebben.”

USED TRUCK RETAIL CENTERS

Als we Van den Dungen spreken, een enthousiaste Brabander met meer dan dertig jaar ervaring bij DAF, is hij net terug uit Hongarije, waar een nieuw DAF Used Truck Center van start is gegaan. DAF heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in eigen verkoopcentra voor gebruikte trucks, die onder andere te vinden zijn in Lyon, Parijs, Praag, Warschau, Boedapest, Nyíregyháza en het Duitse Dieburg. “Minimaal de helft van de gebruikte DAF's verkopen we via ons eigen dealernetwerk.”

MORGEN RIJDEN

De kwaliteit van gebruikte trucks is vandaag de dag uitstekend, wat ze tot een aantrekkelijk alternatief maakt voor nieuwe. “Sowieso is een gebruikte truck van één, twee, drie jaar oud gunstiger in aanschaf dan een nieuwe”, zegt Van den Dungen nuchter. “Maar naast de prijs is ook de snelle beschikbaarheid een pluspunt. Levertijden van nieuwe trucks lopen op. Als het puur



Marty van den Dungen, Sales director Used Trucks bij DAF. “Steeds meer dealers bieden naast nieuwe trucks ook Used Trucks aan om iedere klant een oplossing op maat te kunnen geven.”

om vervanging gaat, kun je zeggen: ik rij een half jaar langer door. Maar als je extra werk erbij krijgt heb je twee dingen nodig: een truck en een chauffeur. De chauffeur is ook al een uitdaging in heel Europa, maar wij kunnen in elk geval het probleem van de truck oplossen. Zeker met onze First Choice-trucks, volledig nagekeken en klaargemaakt voor vele honderdduizenden probleemloze kilometers; in het beste geval rij je er morgen al mee weg.”

GARANTIE

“We hebben een uitgebreide leidraad opgesteld met optische en technische voorwaarden waaraan alle DAF Used Trucks moeten voldoen om zeker te stellen dat ook de 2de of 3de eigenaar een nette truck koopt zoals hij of zij dat van een betrouwbare organisatie kan verwachten”, zegt Van den Dungen. “En we hebben onze First Choice garantie niet te vergeten. Op voertuigen tot en met vier jaar oud en 500.000 kilometer bieden we een jaar volledige garantie aan. En tot en met vijf jaar en 600.000 kilometer geven we een jaar garantie op de aandrijflijn.” Tel daarbij op de Multi-Support onderhoudscontracten die de klant kan afsluiten en de mogelijkheid tot financiering of leasing via PACCAR Financial en er is maar één conclusie mogelijk: de koper van een gebruikte DAF loopt geen risico met een DAF Used Truck.



IDEALE TRUCK

Dat bevestigt ook Van den Dungen: “Een XF is ontwikkeld voor 1,6 miljoen aan normkilometers, zoals dat wordt genoemd. Dus als dan een auto drie-, vier- of vijfhonderdduizend kilometer op de teller heeft, gaat ie nog twee, drie levens mee. We hebben vele grote klanten door heel Europa, waar we heel veel auto's van terugkrijgen die we nieuw geleverd hebben. De specificaties daarvan zijn perfect; Super Space Cab, sideskirts, stand-airco, led-verlichting... de ideale truck die we overal in Europa kunnen verkopen. Die voertuigen gaan vaak in operationele lease verder en die krijgen we dan na pakweg drie jaar nóg een keer terug. Dan verkopen we ze twee keer, of eigenlijk drie keer: één keer nieuw en twee keer als gebruikt. De eerste keer komen ze binnen met tussen de tweeën-half en vier ton op de teller en als ze dan voor de tweede keer drie jaar rijden komen ze met zeven ton op de teller terug. En dan is een DAF nog niet eens op de helft van z'n leven. “

DAF USED TRUCK CENTERS

Verspreid over heel Europa heeft DAF Used Truck-centra, waar op elke locatie vaak honderden gebruikte DAF's worden aangeboden. Ze zijn te vinden in:

Duitsland	Dieburg
Frankrijk	Lyon, Parijs
Hongarije	Boedapest, Nyíregyháza
Polen	Warschau
Spanje	Madrid (nieuwbouw gepland)
Tsjechië	Praag
Internet:	www.dafusedtrucks.com/daf-used-trucklocator



Aziz Uzunkaya: “Mijn Turkse chauffeurs zijn vaak weken van huis. Dan hebben ze gewoon recht op de ruimste en comfortabelste cabine op de markt.”

UITDAGING

Het aanpassen van voertuigen aan specifieke klantenwensen is de meest interessante uitdaging voor een Used Truck-verkoper, weet Marty van den Dungen. “Hij moet altijd verkopen wat ie op voorraad heeft, wat met een uitgebreid aanbod zoals bij ons ook altijd wel lukt. Maar soms moeten cabinekleuren aangepast worden aan de wens van klant, of moeten er aanvullende zaken opgebouwd worden zoals een PTO of een hydraulische installatie. Of de auto heeft één tank, terwijl er twee tanks op moeten komen. Dat regelen we allemaal, er is eigenlijk altijd wel iets te doen.” Hij zegt het niet, maar eigenlijk is de boodschap: wat wil je nog meer? “Er is maar één oplossing om morgen een vrachtauto te hebben en dat is een gebruikte. Of, ik kan beter zeggen: een bijna nieuwe, eentje met ervaring.” ■

AZIS UZUNKAYA: “LETTERLIJK ZO GOED ALS NIEUW”

Aziz Uzunkaya begon in 1997 als transportondernemer met één truck. Inmiddels beschikt hij over een vloot van 60 stuks, waarvan 85% de DAF-badge op de grille heeft. Zijn bedrijf UZUNKAYA SPEDITION & TRANSPORTE heeft het hoofdkantoor in Praag en houdt zich onder andere bezig met het transport van auto-onderdelen. De chauffeurs van Aziz rijden op en neer tussen Turkije, België en Denemarken. Onlangs breidde Aziz zijn vloot uit met 29 DAF XF Super Space Cabs met praktijkervaring. Waarom geen nieuwe? “Simpel”, zegt hij. “Ze zijn letterlijk zo goed als nieuw, de exploitatiekosten zijn laag en de dienstverlening via DAF Used Trucks is uitstekend. Zo heb ik 25 voertuigen laten financieren via PACCAR Financial.” Bij de aanschaf koos hij bewust voor de allergrootste cabine die DAF levert: de Super Space Cab. “Mijn Turkse chauffeurs zijn vaak weken van huis”, legt hij uit. “Dan hebben ze gewoon recht op de ruimste en comfortabelste cabine op de markt.”

DAF INTRODUCEERT PACCAR LAADSTATIONS

Om haar klanten een totaaloplossing te bieden, levert DAF nu ook een complete serie hoogwaardige PACCAR laadstations voor elektrische vracht- en bestelwagens.

Het aanbod bestaat uit een volledig programma vaste laadstations met vermogens van 20 kW tot 360 kW. Voor maximale flexibiliteit zijn bovendien ook mobiele laders met vermogens van 24 kW tot 40 kW leverbaar. De laders van 120 kW en 180 kW zijn ontworpen voor snelladen en daardoor ideaal voor wagenparken waarbij elektrische voertuigen op meerdere routes of in meerdere diensten worden ingezet. Meest krachtige uitvoering is de PACCAR-lader van 360 kW, die voertuigen in minder dan twee uur volledig kan opladen of twee voertuigen tegelijkertijd kan snelladen.



PROEF MET ELEKTRISCHE TRUCKS VAN START

Leyland Trucks neemt deel aan een project om vervoerders in het Verenigd Koninkrijk te helpen de overstap naar volledig elektrische trucks te maken. 20 DAF LF Electric voertuigen, alsook de benodigde laad-infrastructuur, worden voorzien van 'data loggers' om de 'Government's Department for Transport' (DfT) te ondersteunen om de inzet van volledig elektrische truck te bevorderen.

Leyland Trucks werkt tijdens het proefproject samen met diverse eindgebruikers in de publieke sector. Zo zet de 'National Health Service' 11 DAF LF Electric trucks in voor reguliere transporttaken, verspreid over het Verenigd Koninkrijk. De overige 9 voertuigen gaan naar verschillende lokale overheden, die ze gebruiken voor het ophalen van recyclebaar afval en voor het bevoorraden van scholen.



3 MILJOEN ASSEN

DAF Trucks Vlaanderen leverde haar 3 miljoenste as af. De mijlpaal viel samen met het 50-jarig jubileum van de assenfabriek in het Belgische Westerlo. Voor optimale prestaties en daarmee efficiency van zijn aandrijflijnen ontwikkelt en bouwt DAF al sinds jaar en dag vrijwel alle assen zelf. Sinds 1971 vindt die productie plaats in de eigen fabriek in Westerlo, waar ook DAF's hoogwaardige cabines van de band komen. In de fabriek langs de snelweg E313 van Luik naar Antwerpen worden dagelijks zo'n 600 voor- en achterassen geproduceerd. Naast assen voor trucks, produceert DAF Trucks Vlaanderen op jaarbasis ook enkele duizenden assen voor producenten van bussen en touringcars, alsook van speciale voertuigen. Deze vinden hun weg over de hele wereld – doorgaans in combinatie met bij DAF gebouwde PACCAR-motoren.

20 JAAR PACCAR FINANCIAL EUROPE

PACCAR Financial Europe viert zijn 20ste verjaardag. In de afgelopen twee decennia is de organisatie voor zowel klanten als dealers in Europa uitgegroeid tot de belangrijkste financieringsmaatschappij bij de aanschaf van DAF trucks.

Een team van 375 professionele en gepassioneerde medewerkers biedt klanten van DAF toonaangevende financiële producten en diensten die volledig zijn afgestemd op de transportsector.

Actief in 16 landen

PFE is anno 2022 actief in niet minder dan zestien landen in Europa. Het financiert één op de drie nieuwe DAF-trucks. In de loop van de tijd heeft PFE zijn dienstenpakket uitgebreid met aanvullende diensten, waaronder de financiering en administratieve afhandeling van onder meer reparatie & onderhoud, verzekeringen en wegenbelasting. Recentelijk werd ook succesvol gestart met cross-border financiering.

Vandaag de dag heeft PACCAR Financial Services Europe, waar ook PacLease onder valt, in Europa meer dan 55.000 trucks

in portefeuille. Naast financiering zorgt PFE ook voor de verkoop van gebruikte vrachtwagens voor zowel DAF als PFE. Dat gebeurt vanuit een groeiend aantal DAF Used Truck Centers door heel Europa.



200 CF'S VOOR COLOMBIA

Het is de grootste order van DAF Trucks ooit in Zuid-Amerika: 200 trucks, besteld door GRUPO PRODES. Het gaat om 3-assige CF 6x4 trekkers voor het transport van onder meer bier, frisdrank en tropisch fruit in onherbergzame gebieden van Colombia.

GRUPO PRODES is een van de grootste transporteurs van het land en heeft een vloot van zo'n 1.500 trucks en 2.000 trailers. "Onze vloot omvat verschillende merken en chassisvarianten. Daardoor hebben we veel vergelijkingsmateriaal. Qua betrouwbaarheid, efficiency, wendbaarheid en chauffeurscomfort is de CF een klasse apart", stelt Federico Medina, Directeur Transporte bij de GRUPO PRODES. "Daarom hebben we onze initiële order van 150 trucks zelfs verhoogd naar 200."

Zware omstandigheden

Optisch zullen de DAF trucks veel weg hebben van 'gewone' CFs, maar onderhuids worden ze voorbereid op een extreem zwaar leven. GRUPO PRODES heeft zogeheten 'heavy duty' chassis besteld, met een extra robuust tandem voor maximale tractie, bedoeld om dag in, dag uit onder de zwaarste omstandigheden te presteren.



DAF XF SCOORT HATTRICK ALS 'FLEET TRUCK OF THE YEAR'

Voor het derde achtereenvolgende jaar is de DAF XF tijdens de prestigieuze Motor Transport Awards in het Verenigd Koninkrijk uitgeroepen tot 'Fleet Truck of the Year'. Het is voor het eerst in de historie van de onderscheiding dat een truck een volle hattrick scoort.

"DAF Trucks heeft belangrijke innovaties geïntroduceerd om zijn topmodel aanvoerder van de verkooplijsten te laten blijven", stelt de jury in haar rapport. "De XF is een 'door-en-door beproefd model.'"

"Voor vervoerders is DAF synoniem voor betrouwbaarheid, zuinigheid en comfort", zegt Laurence Drake, managing director van DAF Trucks UK. "Deze bijzonder hattrick bewijst nogmaals de kwaliteit en de eerste klas prestaties van de XF. In combinatie met onze uitstekende dealer- en serviceorganisatie vormt de XF een geweldige business-propositie."

Van links naar rechts – Alexander Armstrong (gastheer tijdens de MT Awards), Laurence Drake (Managing Director DAF UK) en Steve Hobson (Motor Transport magazine).



NIEUWE TRUCKS DIGITAAL TOT LEVEN

Met een verbluffende augmented reality-app en een weergaloze virtuele DAF Experience laat DAF de nieuwe XF, XG en XG+ op zowel computerschermen als mobiele apparaten tot leven komen; een primeur in de truckindustrie.

Met een enkele swipe kunnen in de interactieve augmented reality-app New Generation DAF (gratis via de app stores van Google Play en Apple) de nieuwe XF, XG en XG+ op het scherm van elke mobiele telefoon of tablet getoond worden. De truck kan zo vervolgens virtueel op iedere gewenste plek geplaatst worden. Op een parkeerplaats bijvoorbeeld, of zelfs in een woonkamer. Daarna kunnen app-gebruikers vanuit de luie stoel het voertuig tot op detailniveau – en vanuit elke hoek – ontdekken, zowel van binnen als van buiten.



Naast de New Generation DAF-app introduceert DAF ook de DAF Virtual Experience die te vinden is op startthefuture.com. Deze biedt shows, presentaties, video's en een live chat. Bezoekers kunnen zich zelfs aanmelden voor een virtuele rit met de nieuwe generatie XG en XG+. Een bezoek aan het DAF Museum is ook mogelijk – en in de virtuele webshop is DAF merchandise beschikbaar. De app is genomineerd voor de internationale digitale communicatieprijs: de 'Digital Communication Awards'. Deze onderscheiding wordt sinds 2011 jaarlijks door de Quadriga University in Berlijn uitgereikt aan bijzondere online projecten en campagnes, waar dan ook ter wereld.



NEW GENERATION DAF

Number One in every aspect



XF XG XG⁺



De Nieuwe Generatie DAF XF, XG en XG⁺ zetten een nieuwe standaard in efficiëntie, veiligheid en chauffeurscomfort. Daarom zijn ze uitgeroepen tot 'International Truck of the Year 2022'.

Bezoek **startthefuture.com** en ontdek waarom deze game-changing trucks in alle opzichten de nummer één zijn.