

WILL SNOEIJEN EN HET VERHAAL VAN EEN DEMOCHAUFFEUR BIJ DAF NEDERLAND



DAF

Will Snoeijen werkte bijna 40 jaar als nationaal en internationaal chauffeur en reed daarbij met oplegger en aanhangwagen. In de jaren '80 van de vorige eeuw was hij 1 van de 3 demonstratiechauffeurs bij DAF Nederland. Hij reed toen onder andere met die opvallende oranje met geel/zwart en rood gestreepte demotrucks uit de serie DAF 2500, 2800 en 3300. Veel 50+ chauffeurs zullen zich deze DAF's zeker herinneren en er zelf misschien nog wel mee op pad zijn geweest ook. Hoe dat met die DAF's en Will z'n loopbaan bij DAF ging, vertelt het volgende verhaal.

Will Snoeijen begon zijn loopbaan bij DAF op de bedrijfsschool als leerling bedrijfstechniek. Hij werkte 2 jaar lang 4 dagen in de week in de fabriek en deed ervaring op bij de motorenmontage, in de inloophal, aan de chassislijn en de eindmontagelijijn. Elke week moest hij voor de theoretische vakken van de opleiding tot bedrijfswagenmonteur een dag de klas in.

Na de opleiding haalde Will z'n vrachtwagenrijbewijs. Hij besloot DAF vaarwel te zeggen en ging als internationaal chauffeur bij Brekelmans in Geldrop aan het werk, waar hij met DAF 2000 DO- en 2600 DKA-series reed. Toch bleef DAF hem trekken en hij keerde er weer terug. Nu in de motorenfabriek op de afdeling kwaliteitscontrole en in de inloophal, waar hij steekproefsgewijs motoren controleerde. Will's grote ideaal was duurproefchauffeur te worden. Toentertijd werd er nog



Will

veel in de Ardennen getest en zijn ervaring als internationaal chauffeur maakten hem een ideale kandidaat voor die baan.

Anders

Begin jaren '80 ging het slecht met de economie en DAF wilde de verkoop anders aanpakken. Als eerste Europese vrachtwagenfabrikant zette het een demovloot op om nieuwe en bestaande klanten te bereiken en ze te overtuigen van de kwaliteiten van de DAF's. In die jaren begon ook het brandstofverbruik een steeds grotere rol te spelen bij de aanschaf van bedrijfswagens. DAF reageerde hierop met motoren met een hoog koppel bij lagere toerentallen. Tegelijkertijd hielp het nieuwe VISAR-systeem de chauffeur de juiste versnelling kiezen om het verbruik te reduceren. Maar om in de dagelijkse praktijk een laag verbruik te realiseren, moesten

chauffeurs hun rijstijl drastisch aanpassen en leren in het groene vlak op de toerenteller te blijven. De uitspraak 'Je moet de motor horen' was definitief achterhaald.

Het was ook de tijd van de eerste dakspoilers, die de luchtweerstand verlaagden. Later werd de dakspoiler geïntegreerd in de nieuwe generaties hoge cabines. Door de extra ruimte hadden chauffeurs de ongekende luxe van voldoende staruimte in de cabine om zich makkelijk te kunnen omkleden.

'Verbrauchswunder'

DAF was op de goede weg met het terugdringen van het brandstofverbruik. Het Duitse tijdschrift Lastauto Omnibus van september 1982 meldde, dat in vergelijking met andere merken DAF met de 2500 en met de 3300 als beste uit de verbruikstest was gekomen. Het blad noemde de DAF's 'die Verbrauchswunder aus Holland'. De afdeling demotrucks, onder leiding van Bob van Melzen van DAF Trucks Nederland, kon goede diensten bewijzen om deze ontwikkelingen onder de aandacht van de

klanten te brengen. De afdeling ging van start met 3 standaard trekkers uit de 2800 serie, die werden bestuurd door de demochauffeurs van het eerste uur, Tiny Eikelmans, Frits Schoormans en Will Snoeijen. De trekkers waren voorzien van de spaarzame 11.6 liter DKSE/Economy motoren.

De demochauffeurs, die over ruime rijervaring met oplegger- en aanhangwagencombinaties beschikten, kregen ook een interne opleiding. DAF-dealers konden voor hun klantenkring een demotruck bij DAF Trucks Nederland aanvragen, dat dan voor de verdere planning zorgde. De trekkers werden in opvallende oranje/geel/rode kleuren gespoten en kregen het opschrift 'DEMO'. De demovloot groeide uit tot zo'n 35 trucks: standaard trekkers, bakwagens, volumecombi's, kippers, etc. De demo's werden aan eigen materieel van de klanten gekoppeld om een zo realistisch mogelijk beeld te krijgen van de prestaties in hun specifieke rol. DAF ging zelf zo ver, dat voor bedrijven, zoals RTT (later Hoyer) trucks in de bedrijfskleuren werden gespoten. Maar RTT bleef bij Scania!

Vertrouwd

Kwam er bij DAF een aanvraag voor een demotruck binnen, dan was steevast de vraag: 'Voor welk werk en voor welke bestemming wordt de truck ingezet?' Ging het bijvoorbeeld om een rit met oplegger naar Italië, dan viel de keus meestal op een standaard trekker uit de 3300 DKX-serie. De demochauffeur ging vervolgens op pad naar de klant, ergens in Nederland. Zijn eerste taak was de chauffeur van het bedrijf, die met de demo moest gaan rijden, met de nieuwe wagen vertrouwd te maken en met de nieuwe manier van schakelen. Afhankelijk van wat de klant wilde, reed de demochauffeur een week lang mee, of de eigen chauffeur ging na instructie alleen op pad. Doorgaans ging de demochauffeur mee, zeker op internationale ritten. Had de chauffeur eenmaal genoeg ervaring opgedaan met de nieuwe manier van rijden en schakelen, bleek uit de meetresultaten van de apparatuur, die op het chassis was gemonteerd, dat het verbruik van de DAF lager was, dan van andere merken. Will deed in december 1982 voor Transportbedrijf Johan Hurkmans uit Veghel, samen met een chauffeur van het bedrijf, 2 ritten naar Duitsland. Will: 'De eerste rit ging naar Hamburg, de tweede naar München. In beide gevallen was het bar slecht weer. In totaal werd 2.960 kilometer gereden met een 3-assige Paction bladgeveerde oplegger met dubbel lucht achter de trekker. Treingewicht: 40 ton. Het verbruik kwam uit op 1:2,5 liter, of 39,84 l/100km. Op de rit naar München reed ook een F89 Volvo trekker/oplegger van Hurkmans naar hetzelfde adres en met hetzelfde treingewicht. Terug in Veghel bleek de DAF 145 liter minder brandstof verbruikt te hebben!' Het liefst reed Will lange internationale ritten, vooral omdat dit wat rustiger werken was. Voor dagritten in Nederland moest hij vaak voor dag en dauw uit de veren. Deze ritten hadden wel als voordeel, dat er

meerdere chauffeurs konden worden geïnstrueerd. Doorgaans stuurden bedrijven hun beste chauffeurs mee op de demoritten. Later zouden ze het geleerde dan aan hun collega's kunnen doorgeven. Will wist, dat hij als demochauffeur door de chauffeurs op de proef werd gesteld, alvorens hun vertrouwen te kunnen winnen. Als het bij het manoeuvreren op een fabrieksterrein lastig werd, gaven ze het stuur graag effies aan Will over 'om geen krasjes op de lak te maken'. Will zou z'n geloofwaardigheid verspelen, als het niet goed zou gaan, maar redde zich er steeds weer goed uit.

Tijdsdruk

De demochauffeurs gingen ook naar klanten, die een nieuwe DAF hadden aangeschaft, maar niet tevreden over hun nieuwe aanwinst waren. Zij moesten dan proberen uit te vinden, wat de reden voor hun klacht was. Zo was er een geval van een wagen, die teveel toeren maakte bij 80 km/uur. Will kwam tot de conclusie, dat er een verkeerde

eindreductie was gemonteerd en dus ging de DAF terug naar de dealer, die het euvel snel verhielp, zodat de klant weer dik tevreden was. Als demochauffeur hoorde Will natuurlijk ook, wat zijn beroepscollega's van de DAF's vonden. Over het algemeen scoorden de trucks goed en met name de luchtvering, die toen z'n intrede deed, viel goed in de smaak. Minder te spreken waren ze over de smalle buitenspiegels, de zwakke cabineverlichting en het gebrek aan opbergkasten, die van buiten toegankelijk waren.

Beroepschauffeurs hadden het niet makkelijk in die tijd en stonden voortdurend onder tijdsdruk. Van een sneheidsbegrenzer was toen nog geen sprake, zodat er vaak plankgas werd gereden. Ze noemden dat 'de groenten-en-fruitstand' en die was -vooral bij afdalen- favoriet: zo hard mogelijk! Will ontdekte ook, dat er chauffeurs waren, die geen gevoel voor de motor konden ontwikkelen, terwijl anderen te bang waren om bij afdalingen hun motorrem te gebruiken. Will: 'Ik maakte gevallen mee, dat de motorrem zo weinig werd gebruikt, dat deze haperde en dus

moelijk te bedienen was. Die chauffeurs moesten leren, dat het belangrijk was de motorrem vaak en tijdig te gebruiken om de bedrijfsrem te sparen en de luchtketels vol te houden, want die waren toen nog een stuk kleiner dan tegenwoordig.'

Wachttijden

De afdeling demo's had het intussen zo druk gekregen met nieuwe aanvragen, dat de wachttijden steeds langer werden. Omdat het in de meeste gevallen om standaard trekkers ging, besloten veel dealers zelf demo's gereed te maken en monteurs op te leiden tot demochauffeurs, zodat ze hun eigen klantenkring van dienst konden zijn. Uiteindelijk bleven in Eindhoven alleen nog de trucks in speciale uitvoeringen beschikbaar, zoals volumecombinaties. Het gevolg was, dat er steeds minder werk voor de 3 demochauffeurs was. In 1985 keerde Will weer terug naar de motorenfabriek en inloophal als kwaliteitscontroleur bij de motoren.

Zelfstandig

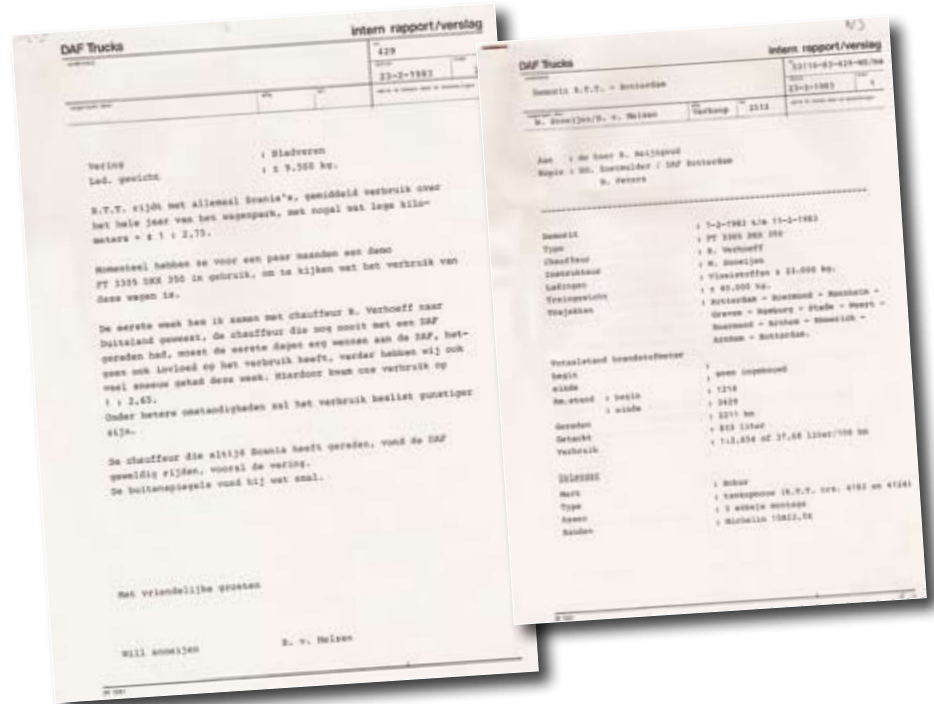
In 1991 besloot Will om zelfstandig transportondernemer te worden en schafte een DAF 95-330 trekker uit 1990 aan. Het was een demo, die hij voor een zeer schappelijke prijs van DAF Trucks Nederland had kunnen overnemen. Will reed er 8 jaar mee en heeft de truck toen ingeruild voor een nieuwe DAF 95 XF trekker. Zijn 95-330 met het kenteken VJ-40-PN werd door dealer De Burgh omgebouwd tot servicetrekker en is nog steeds in gebruik.

Record

Tot aan zijn pensioen in 2008 heeft Will bij Air-Liquide met een 3-assige DAF FAG 75 gereden om ziekenhuizen door het hele land met medische gassen te bevoorraden. Hij kreeg de wagen, toen die nieuw was. Toen bleek, hoe goed de opleiding bij DAF wel niet was geweest. Will speelde het klaar om 600.000 kilometer met de originele Goodyear banden te rijden (= 15x de wereld rond). Pas toen het rubber te oud werd en klein scheurtjes begon te vertonen, werden er nieuwe Goodyear's gemonteerd. Voor zover bekend, is dit record tot op de dag van vandaag nog niet gebroken!

Met dank aan:
DAF Nederland,
Will Snoeijen,
het DAF Museum
en vele anderen.

Dit verhaal verscheen eerder in 'DAF Museum Inside', het huisblad van het Museum.



Het enige kenteken van alle demo's, dat nog in gebruik is. Het is de oldtimer van Boonstra Transport in Nuis



Will bij zijn eigen 95 XF



Will's eerste en tweede DAF

De demo truck voor volumetransport