



Als demochauffeur bij DAF

Trucker in hart en nieren Will Snoeijen vertelt over zijn ervaringen als demochauffeur bij DAF Trucks. Vooral tijdens de jaren '80. In die tijd kwam de ontwikkeling van vrachtauto's in een enorme stroomversnelling. Veel chauffeurs hebben deze boeiende tijd meegemaakt en zij zullen die zich beslist nog herinneren.

Begin jaren '80 werden de eerste stappen gezet op het gebied van transportefficiency en optimaliseren van voertuigen. Vervoerders werden bij de aanschaf van een nieuwe vrachtauto steeds kritischer. Ook op het gebied van het brandstofverbruik. Logisch want zij ontdekten dat met een zuinig voertuig veel meer geld te verdienen was. DAF-ambassadeur Will Snoeijen: 'Het was de tijd van de lage cabines. Het kopschot van de laadbak of de oplegger stak er bovenuit en ving volop rijwind'. Dat is natuurlijk slecht voor het brandstofverbruik en DAF zag als één van de eerste fabrikanten een belangrijk verbeterpunt. Met de introductie van de dakspoiler werd het hoogteverschil tussen het cabinedak en het dak van motorwagen of de trailer op een vloeiende manier overbrugd. Snoeijen legt uit dat een goed afgestelde spoiler de luchtweerstand helpt verminderen, waardoor het brandstofverbruik met wel 8 procent af neemt. Het was het begin van een nieuwe generatie hogere cabines met een geïntegreerde dakspoiler. De nieuwe cabines hadden ook meer leefruimte en voldoende staruimte om je bijvoorbeeld gemakkelijk om te kleden.

Groen Maar ook op motoreng gebied gebeurde er in die jaren het nodige. DAF ontwierp motoren die zich onderscheidden door een hoog

koppel bij een laag toerental. En om van die karakteristiek maximaal te profiteren werd het zogeheten Visar ingebouwd. Dit instrument gaf een schakeladvies zodat de chauffeur het toerental keurig in het groene en meest economische gebied kon houden. Snoeijen: 'Deze nieuwe manier van rijden, en vooral het schakelen bij lage toeren, was voor de meeste chauffeurs een drastische verandering. De uitspraak je moet de motor horen was hiermee definitief verleden tijd geworden.' Door de combinatie van de verbeterde stroomlijn van de auto en de nieuwe motorkarakteristiek was DAF Trucks erg succesvol. Met trots zegt Will: 'DAF gooide in 'september 1982 in een multitest van het gerenommeerde Duitse vakblad 'Lastauto und Omnibus' hoge ogen. De '2500' en '3300' serie kwamen als beste uit de verbruikstest. De Duitsers noemden DAF het 'Verbrauchswunder aus Holland'.

Demo Snoeijen: 'In 1981 kwam DAF als eerste Europese fabrikant met het idee een eigen demovloot op te zetten met voertuigen van het type 'FT 2800 DKSE', met de beroemde 11,6 liter economy-motoren.' De eerste drie demonstratiechauffeurs waren Tiny Eikemans, Frits Schoormans en Will Snoeijen. Alle drie hadden ze kennis van de DAF-motoren en genoeg rijervaring in het internationale transport met trekker-opleg-



1. **Inzet van demotrucks was een gouden greep en leverde DAF heel wat orders op.**
2. **Will Snoeijen is een echte DAF-ambassadeur.**
3. **Begin jaren '80 hadden de DAF-demotrucks al luchtvering.**
4. **Impressie van het internationale wegtransport in de jaren '70 en '80. Een mooi compleet overzicht is trouwens te zien in het DAF-Museum in Eindhoven.**

ger en aanhangwagencombinaties. 'De demovoertuigen werden ingezet bij nieuwe en bestaande klanten in het eigen werk. Daar werden ze gekoppeld aan de opleggers en aanhangwagens van deze klanten om ze te overtuigen van het lage brandstofverbruik en de uitstekende betrouwbare kwaliteit.' Geen moeite was teveel om de klant een zo realistisch mogelijk beeld te geven in hun eigen specifieke werk. Als voorbeeld noemt hij RTT (Rotterdams Tank Transport) dat voor langere termijn een DAF-demo kreeg. Compleet in de bedrijfskleuren. Snoeijen vertelt hoe dat in de praktijk in z'n werk ging. 'Als een DAF-dealer een serieuze klant had dan diende hij bij DAF-Nederland een aanvraag in voor een demotruck. Bij het beoordelen van zo'n verzoek werden steevast de vragen gesteld: waar wordt die voor ingezet, hoeveel dagen, en welke bestemming? Vaak viel de keuze dan op een trekker. Voor internationale ritten was dat meestal de FT 3300 DKX. De eerste taak van de demochauffeur was om de chauffeur van het bedrijf vertrouwd te maken met het voertuig. Vooral de nieuwe manier van rijden en schakelen. Voor de meeste chauffeurs was dat een hele ervaring.'

Metten Snoeijen herinnert zich nog een mooi praktijkverhaal: 'Bij Transportbedrijf Hurkmans uit Veghel reden we in december 1982 met twee combinaties een vergelijkingsrit naar München. Samen met een chauffeur van Hurkmans reed ik een trekkeroplegger-combinatie met de DAF FT 3300 DKX demo en de andere trekker-oplegger was 'n Volvo 'F89' met daarop een chauffeur van Hurkmans. Het was heel slecht weer en dat heeft altijd een negatief effect op het brandstofverbruik, maar bij terugkomst in Veghel bleek dat de DAF maar liefst 145 liter minder brandstof had verbruikt dan de Volvo.' Maar het waren niet altijd lange internationale ritten. 'Het gebeurde ook dat we bij bedrijven kwamen met allerlei nationale dagritten, dit had weer het voordeel dat er dan meer chauffeurs geïnstrueerd konden worden.' De demochauffeurs

werden dikwijls door de vaste chauffeurs behoorlijk op de proef gesteld. Snoeijen: 'Bij lastig manoeuvreren op krappe fabrieksterreinen werd al snel gezegd of ik dat maar even wilde doen want een krasje op de nieuwe truck zou toch wel erg zijn. Dat was soms niet gemakkelijk, maar het liep gelukkig altijd goed af.' Af en toe gingen ze ook naar klanten die niet helmaal tevreden waren over het brandstofverbruik van hun nieuwe vrachtauto. 'Dat kwam bijna altijd omdat er veel te hoog in toeren werd overgeschakeld. Daardoor had de truck weinig trekkracht en een zeer hoog verbruik. Het was voor de chauffeurs gewoon even wennen.' Over het algemeen hoorden de demochauffeurs zeer positieve geluiden over de DAF's. 'Als minpunten noemden de chauffeurs de smalle buitenspiegels en de nogal zwakke binnenverlichting.'

Fruitversnelling Snoeijen roept nog even het beeld op van het internationale wegtransport in die jaren. 'Ook in die tijd stonden beroepschauffeurs vaak onder tijdsdruk. Een snelheidsbegrenzer was er toen nog niet, dus werd er plankgas gereden. Soms werd in afdelingen de versnelling in z'n vrij gezet. Dat stond bekend als de groente- en fruitversnelling. Er waren chauffeurs die helemaal geen *feeling* voor de motor hadden, terwijl anderen weer bang waren om de motorrem te gebruiken. Bij sommige trucks was hij nooit gebruikt en zat er geen beweging in. 'Op een gegeven moment liep het storm met aanvragen voor demoritten. Hierop besloten de DAF-dealers zelf demo's aan te schaffen en op de thuisbasis in Eindhoven liep het werk drastisch terug. Ik werd overgeplaatst naar de afdeling kwaliteitscontrole van de motoren.' Afsluitend: 'In 1991 heb ik een demo van DAF-Nederland overgenomen en ben ik als zzp-er gaan rijden in het zeecontainertransport. En later ben ik in loondienst gaan rijden bij Air-Liquide. Alle DAF-opleidingen kwamen daarbij goed van pas. Ik deed 8 jaar en 600.000 kilometer met mijn banden.' Een record dat tot nu toe nog niet is gebroken, meldt hij trots.