

DM *INSIDE*

informatie voor de medewerkers van het



Vergaderschema:

sleutelhouders: 3 maart, 9.30-11.00 u
vrijwilligersverg.: 7 maart, 12.00-13.00 u
collectiecomm.: 10 maart, 9.00-11.00 u
horeca: 16 maart, 9.00-10.30 u

Gezocht:

Het team van rondleiders zoekt dringend twee enthousiaste collega's die bereid zijn rondleidingen te verzorgen.

Een mooie kans ons Museum vanuit een ander oogpunt te leren kennen en het verhaal van DAF aan geïnteresseerde bezoekers door te geven.

Natuurlijk zullen zij eerst wegwijs worden gemaakt voordat zij aan de slag gaan.

Ton Cox ziet uw reactie graag tegemoet!

Nieuw: DAF A 414, brandweervoertuig



In december vorig jaar was er bezoek van de Eindhovense brandweer in ons museum en een van de gasten herinnerde zich dat Peter Zorge in Oude Meije bij Woerden een A 414 te koop aanbood. Hij tipte Ton Cox en het bestuur. Zij lieten er geen gras

over groeien en een delegatie van het Museum ging op pad om de wagen te bekijken. En te kopen. Er was enige haast geboden omdat er kapers op de kust waren.

Peter Zorge had de wagen in 1998 zonder uitrusting gekocht bij een handelaar in Heerhugowaard. In de twaalf jaar die volgden, stak heel wat tijd en geld in de A 414 om de motor en chroomwerk in orde te brengen, banden en startrelais te vernieuwen en de remmen te reviseren. In totaal heeft hem dit € 12.000 gekost, 'maar daar heb ik 12 jaar plezier van gehad!'

Hij is nu op zoek naar een nieuw project, weer een brandweervoertuig, maar dan deze keer een Magirus.

De oorsprong van de DAF A 414



Na de oorlog waren grote hoeveelheden 4x4 en 6x6 legerchassis terechtgekomen bij particuliere transportbedrijven. Vooral de mensen in het grondverzet waardeerden dit type aandrijving. Negen jaar na de oorlog vond DAF dat de tijd rijp was twee nieuwe 4x4 chassis aan te bieden ter vervanging van de

omgebouwde GMCs, Canadese Fords, Chevrolets, etc.

De A 414 en de A 424 waren afgeleid van de A 40 en kwamen in 1954 op de markt. Het verschil zat in de motoren: de A 414 werd aangedreven door de Hercules JXE benzinemotor van 91 pk, de A 242 had de JXC motor van 102 pk met de grotere 12" koppeling. Voor de rest waren beide chassis identiek.

Tegenwoordig doet de keuze voor benzinemotoren vreemd aan. Volgens DAF was dit geen probleem, omdat de wagens vrijwel al hun tijd in het terrein zouden slijten zonder veel kilometers per jaar te maken.

De vooras van de A 414/424 was een splitas die via een tussenbak werd aangedreven. Tegelijk met het inschakelen van de voorwielaandrijving, werd ook de lage terreinreductie ingeschakeld. Op de weg werd er in de hoge reductie gereden voor hogere snelheden (70 km/u) bij een redelijk brandstofverbruik. Het totale draagvermogen was 8.100 kg, met 3.100 kg op de vooras en 5.000 kg op de achteras. Afhankelijk van de kiepbak, lag het laadvermogen bij ongeveer 4.000 kg.

De nieuwe A 414/424 chassis werden ook aangeboden voor gebruik als brandweervoertuigen met nevelspuit-opbouw en watertank. Ideale wagens voor plattelandsgemeenten.

Al in 1956 verschenen de opvolgers van de A 414/424: de A 1500P en A 1500C. De grote verandering was dat DAF er nu van uit ging dat de meeste chassis zouden worden afgeleverd met de Perkins P6 diesel en niet meer met de Hercules JXC benzinemotor. De vooras was nu een banjo-as met verzwaarde steekassen om het opwind-effect onder zware belasting tegen te gaan.

(bron: 'Het Dafblad', juli 1954, januari 1956)

In gesprek met...

Will Snoeijen, demochauffeur bij DAF Nederland

(deel 1)



Will Snoeijen begon zijn loopbaan bij DAF op de bedrijfsschool als leerling bedrijfstechneek. Twee jaar lang werkte hij vier dagen in de week in de fabriek en deed ervaring op bij de motorenmontage, in de inloophal, aan de chassislijn en de eindmontagelijn. Een dag in de week zat hij in de klas voor de theoretische vakken van de opleiding tot bedrijfswagenmonteur.



Toen hij na de opleiding zijn vrachtwagenrijbewijs had gehaald, besloot hij DAF vaarwel te zeggen om als internationaal vrachtwagenchauffeur te gaan werken bij de Fa. Brekelmans in Geldrop. Daar reed hij met wagens uit de DAF 2000 DO en 2600 DKA series. Voor hem bestaat er maar een merk en dat is DAF.

DAF bleef hem trekken en hij keerde er weer terug. Nu in de motorenfabriek op de afdeling kwaliteitscontrole en in de inloophal, waar hij steekproefsgewijze motoren controleerde. Als het nodig was, werden motoren zelfs helemaal uit elkaar gehaald!

Zijn grote ideaal was duurproef-chauffeur te worden. Destijds werden nog veel testen in de Ardennen gereden en zijn ervaring als internationaal vrachtwagenchauffeur en zijn grondige kennis van de DAF motoren maakten hem een ideale kandidaat voor de baan. Voorlopig was er geen plaats vrij, maar zijn wensen waren bekend bij Personeelszaken.

Begin jaren '80 ging het slecht met de economie en DAF wilde de verkoop anders aanpakken. Als eerste Europese vrachtwagenfabrikant zetten zij een vloot demonstratietrucks in om nieuwe en bestaande klanten te bereiken en te overtuigen van de kwaliteiten van de wagens.

In die jaren begon het brandstofverbruik een steeds grotere rol te spelen bij de aanschaf van een bedrijfswagen. DAF reageerde hierop met motoren die een hoog koppel leverden bij lagere toerentallen.



Tegelijkertijd hielp het nieuwe VISAR systeem de chauffeur de juiste versnelling te kiezen om het verbruik te reduceren. Maar om in de dagelijkse praktijk een laag verbruik te realiseren, moesten de chauffeurs hun rijstijl drastisch veranderen en leren binnen 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 door de luchtstroom over de cabine en over de opening tussen trekker en oplegger te leiden. Later werd de functie van de dakspoiler geïntegreerd in de nieuwe generaties hoge cabines. Door de extra ruimte genoten de chauffeurs de

ongekende luxe van voldoende staruimte in de cabine om zich gemakkelijk te kunnen omkleden. Chauffeurs die lang van huis zijn, weten dit te waarderen!

Dat DAF op de goede weg was om het brandstofverbruik terug te dringen, blijkt uit een extra uitgave van het Duitse auto- en vrachtwagenblad *Lastauto-Omnibus* van september 1982 die Will op tafel legt. Het tijdschrift meldde dat in vergelijking met andere merken DAF met zijn 2500 en 3300 als beste uit de verbruikstests was gekomen. Het blad noemde de DAFs dan ook terecht '*die Verbrauchswunder aus Holland!*'

De afdeling demonstratietrucks, die



werd geleid door 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 drie standaard trekkers uit de 2800 serie die werden bestuurd door de demonstratiechauffeurs van het eerste uur: Tiny Eikemans, Frits Schoormans en Will Snoeijen. De trekkers waren uitgerust met de spaarzame 11.6 liter DKSE/Economy motoren.

De demonstratiechauffeurs, die natuurlijk over een ruime rijervaring met oplegger- en aanhangwagencombinaties beschikten, kregen ook nog een interne opleiding. De DAF dealers konden voor hun klantenkring een demotruck aanvragen bij DAF Trucks Nederland die dan zorgde voor de verdere planning. De trekkers werden in opvallende oranje geel/rood gestreepte kleuren gespoten en

kregen het opschrift DEMO.

Het woord *demo* was toen nog volledig onbekend in de auto/truckwereld, maar door het succes van de eerste demovloot van DAF noemden alle fabrikanten en dealers later hun demonstratieauto's demo's.

De demovloot groeide uit tot ongeveer 35 wagens: standaard trekkers, bakwagens, volume-combinaties, kippers, enz. Deze wagens waren beschikbaar in de verschillende uitvoeringen die gangbaar waren in Nederland. De demo trekkers en bakwagens werden aan de eigen opleggers en aanhangwagens van de klanten gekoppeld om een zo realistisch mogelijk beeld te krijgen van de prestaties in hun specifieke rol.

DAF ging zelfs zo ver dat voor bedrijven, zoals RTT (Rotterdams Tank Transport, later overgenomen door Hoyer) wagens in de bedrijfskleuren werden gespoten. Helaas bleef RTT bij Scania!



(wordt vervolgd)

Museumnieuws

De verbouwing van de gaanderij om ruimte te maken voor het *Trucknasium* is afgesloten. Het lijkt wel of het er altijd al zo heeft uitgezien.

Van Ad Brabers de Moer komen drie prachtig gerestaureerde wagens: een T2400 DO, een torpedo en een A1600. Voorlopig staan ze nog in de opslag. Later worden zij één voor één aam de collectie toegevoegd.

De volgende wagen die van DAF komt, is de LF hybridetruck met een gecombineerde aandrijving die bestaat uit een elektromotor en dieselmotor. Deze wagen zal een plaatsje krijgen in de motorenhoek.

Het mooiste nieuws is dat de freelance journalist Richard Helwig een test heeft uitgevoerd van 12 musea en dat ons museum is geëindigd op de eerste plaats! Bij de test werd vooral gelet op de mogelijkheden om te filmen. Helwig voerde de test uit voor het tijdschrift *Video Emotion*.

Het onderstaande artikel verschijnt in het tijdschrift.

De favoriet

1. DAF Museum

In het hartje van Eindhoven heeft het DAF Museum een kenmerkende plaats ingenomen. Techniek en romantiek van vervlogen tijden weten elkaar prima te vinden. Een uitgebreid museum dat is gevestigd in een gerestaureerde brouwerij. Volop mogelijkheden om in alle rust te filmen. Uitleg wordt duidelijk weergegeven op bordjes zodat die informatie achteraf meegenomen kan worden in het gesproken commentaar, enthousiaste medewerkers, genoeg ruimte. Er is voldoende licht (tl-verlichting vereist mogelijk wel een aangepaste instelling op de camera). Prachtige, net onderhouden verzameling voertuigen waar veel kleurige shots van gemaakt kunnen worden. Een absolute aanrader om als videoclub in dit museum een opdrachtfilm te maken (vraag in dat geval toch nog maar even toestemming voor de zekerheid). Een redelijke entreprijs van € 7,00 voor volwassenen en € 5,00 voor senioren en groepen groter dan 25 personen. Niet voor niets is dit museum de favoriet!