

# DM INSIDE

*informatie voor de medewerkers van het*



## **Vergaderschema:**

collectiecomm.: 14 april, 9.00-11.00 u  
horeca: 20 april, 9.00-10.30 u

## **Museumnieuws**

Op 2 en 3 april vinden weer de Nationale Museumdagen plaats. Ook ons museum zal daaraan meedoen en tijdens deze dagen gelden gereduceerde tarieven en zijn de rondleidingen gratis.

Maanden later, op 1 en 2 oktober, worden de Museumdagen gehouden. Dit is vroeger in de maand dan gebruikelijk. Uit een enquête van Erfgoed Brabant en het Vrijetijds huis is ons museum als erg goed naar buiten gekomen. De enige minpuntjes waren de parkeervoorzieningen en de route van het station naar het museum. Wij waren al het meest fotogenieke museum (tijdschrift Video Emotion) en nu een toppositie in deze enquête: een geweldige pluim op de hoed van de vrijwilligers!

De bezoekersaantallen blijven zich positief ontwikkelen. Over de eerste twee maanden van dit jaar hebben 25% meer mensen een bezoek gebracht aan het museum dan in dezelfde periode in 2010. Binnenkort is er in de winkel een mapje te koop met daarin 3 prentbriefkaarten en een velletje met 3 postzegels. Op de kaarten en postzegels staan prachtige foto's van wagens uit de collectie. Echt de moeite waard.

Zoals iedereen al gezien heeft, is de samenstelling van de collectie op de begane grond gewijzigd. De nieuwe brandweerwagen heeft inmiddels zijn plek gevonden, de wagens van Brabers zijn binnen, binnenkort komen er nieuwe vitrines voor modellen en er wordt

gewerkt aan de verlichting. Een aantal TL-balken zijn al hoger gehangen en er zullen nog lichtproeven volgen om uit te zoeken welke verlichting het beste effect heeft.

## **De DAFs van Ab Brabers de Moer**

De wagens werden afgeleverd, compleet met een korte geschiedenis.

### *DAF T 2400 DO, 25 maart 1968*

De cabine is in de periode 1992-1993 gerestaureerd en was in feite bestemd voor de DO takelwagen van het bedrijf. In 1995 werd in de omgeving van Amsterdam een trekker chassis zonder cabine gekocht. De restauratie van het chassis begon in juli 1995.

De wagen had een 1-kringsremsysteem voor opleggers dat weer werd hersteld en waar nog een 2-leidingsysteem aan werd toegevoegd, volgens de typegoedkeuring van een DAF 2800 van de eerste



generatie.

Nadat 3 man er 15 maanden mee bezig geweest waren, was de wagen in oktober 1996 klaar en werd in één keer

goedgekeurd door de RDW, ook het 2-kringsremsysteem voor opleggers. De motor verkeerde in goede staat, alleen de pakkingen en keerringen werden vervangen. Maar in 2006 stelde men vast dat de motor niet meer wilde trekken en op snelheid blijven. In augustus van dat jaar is de motor gereviseerd, waarbij het blok onder de cabine bleef liggen. Na de vervanging van de bussen, zuigers en alle lagers en revisie van de koppen loopt de motor weer als een speer. Het dek achter de cabine werd vergroot, er is een tapje aangebracht en rond het reservewiel werd een gereedschapskist gebouwd.

#### *DAF torpedo, 15 juli 1966*

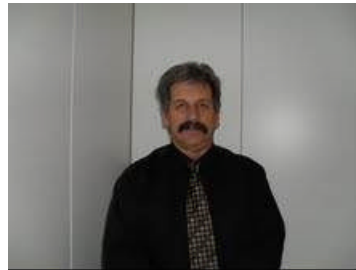
De torpedo werd nieuw gekocht door Fouragehandel Van Rod in Riel bij Tilburg. De wagen heeft een open laadbak met trechter om los gestort graan in zakken af te vullen.

Rond 1987 is de wagen van de eerste eigenaar naar de DAF sloperij van Rijk van den Broek in Tilburg gegaan. Daar hebben wij de wagen in 1988 gekocht en hij is bij ons in de Moer blijven staan tot maart 1997. Toen is de restauratie begonnen. De laadbak is compleet nieuw gemaakt met profielen uit de jaren '70. In 1998 is het voertuig gekeurd door de RDW.

#### *DAF A 1600, 6 september 1967*

De wagen werd nieuw opgebouwd voor het vervoer van brandstof en heeft in de geel-wit-rode kleuren van Shell gereden. In maart 1998, toen de torpedo bijna klaar was, kon de restauratie beginnen. De cabine was zeer slecht en al het plaatwerk moest worden vervangen. De laadbak is van hetzelfde type als die van de torpedo, ook gemaakt van profielen uit de jaren '70. Om niet hetzelfde soort wagen te maken en omdat de A 1600 over een PTO beschikte, hebben we besloten er een HIAB kraan op te plaatsen. De kraan is uit de jaren '70 en komt van Opstallen, isolatieplaten, uit Oisterwijk.

Door familieomstandigheden kon de wagen pas in mei 2006 naar de RDW voor keuring en kenteken.



demochauffeur bij DAF Nederland  
(deel 2)

*In  
gesprek  
met...  
Will  
Snoeijen*

Als bij DAF een aanvraag binnenkwam voor een demotruck, was steevast de eerste vraag: 'Voor welk werk en welke bestemming wordt de truck ingezet?' Als het, bijvoorbeeld, ging om internationale ritten met oplegger naar Italië, viel de keuze meestal op een standaard trekker uit de 3300 DKX serie.

Vervolgens ging de demochauffeur met de wagen op pad naar de klant ergens in Nederland. Zijn eerste taak was de chauffeur van het bedrijf, die met de demo moest gaan rijden, vertrouwd te maken met de wagen en de nieuwe manier van rijden en schakelen. Afhankelijk van wat de klant wenste, reed de demochauffeur een week lang mee, of de eigen chauffeur ging na de instructie alleen op pad. Meestal ging de demochauffeur mee, zeker op internationale ritten.

Als de chauffeurs eenmaal genoeg ervaring hadden 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 een DAF duidelijk lager lag dan bij andere merken.

Will voerde in December 1982 voor het transportbedrijf Johan Hurkmans uit Veghel, samen met een chauffeur van het bedrijf twee ritten naar Duitsland uit. De eerste rit ging naar Hamburg, de tweede naar München, in beide gevallen was het bar slecht weer. In totaal werd een afstand van 2.960 km gereden met een 3-assige

Pacton bladgeveerde oplegger met banden in dubbele montage achter de trekker. Het treingewicht was 40-ton. Het verbruik kwam uit op 1:2,5 liter, of 39,84 l/100 km. Op de rit naar München reed ook een Volvo F-89 trekker-oplegger combinatie van Hurkmans mee naar hetzelfde adres en met hetzelfde treingewicht. Toen beide combinaties weer in Veghel terug waren, bleek dat de DAF maar liefst 145 liter minder brandstof had verbruikt dan de Volvo. Will merkte aan het einde van zijn ritverslag nuchter op dat dit testresultaat de heer Johan Hurkmans te denken gaf.

Will reed het liefste lange internationale ritten omdat dit rustiger werken was. Voor dagritten in Nederland moest hij vaak voor dag en dauw uit de veren met als enige zekerheid dat het weer een lange dag zou worden. Deze ritten hadden wel het voordeel dat er



meerdere chauffeurs geïnstrueerd konden worden.

Het kon gebeuren dat er een geplande internationale rit niet doorging. Zo ging bij de firma P. Lock in Hardinxveld-Giessendam een rit naar Frankrijk niet door. Daarvoor in de plaats kwamen een aantal binnenlandse dagritten. Omdat dit vroeg opstaan en laat thuis komen zou betekenen voor Will, nodigden mijnheer en mevrouw Lock hem uit om te blijven overnachten. Daarmee bleef hem de rit naar huis laat in de avond bespaard.

De bedrijven stuurden hun beste en meest ervaren chauffeurs mee met de demochauffeurs van DAF. Later konden zij

het geleerde doorgeven aan hun collega's. Will wist dat hij als demochauffeur door de chauffeurs op de proef werd gesteld voordat hij hun vertrouwen kon winnen. Als het bij het manoeuvreren op fabrieksterreinen eng werd, gaven zij graag het stuur over aan Will, 'om geen krasjes op de lak te maken'. In werkelijkheid wilden zij zien wat hij in zijn mars had. Het waren spannende situaties voor Will, want als hem het manoeuvreren niet goed af zou gaan, zou hij zijn geloofwaardigheid verspelen. Gelukkig liep het steeds goed af.

De demochauffeurs gingen ook naar bedrijven die een nieuwe DAF truck in gebruik hadden genomen, maar niet tevreden waren over hun aanwinst. Zij moesten dan proberen te achterhalen wat de reden voor de klacht was. Zo was er het geval van een wagen die te veel toeren maakte bij een snelheid van 80/km per uur. Will kwam tot de conclusie dat er een verkeerde eindreductie was gemonteerd. De DAF ging terug naar de betreffende dealer die het euvel snel verhielp zodat de klant weer dik tevreden was.

Als demochauffeur hoorde hij wat zijn beroepscollega's van de DAFs vonden. Over het algemeen scoorden de wagens goed, met name de luchtvering, die toen zijn intrede deed, viel erg in de smaak. Minder te spreken was men over de smalle buitenspiegels, de zwakke cabineverlichting en het gebrek aan opbergkasten die van buiten toegankelijk waren.

Beroepschauffeurs hadden het niet gemakkelijk in die tijd en stonden voortdurend onder tijdsdruk. Van begrenzing had nog niemand gehoord en er werd vaak plank gas gereden. De groenten-en-fruit stand was bij afdelingen favoriet - zo hard mogelijk! Will ontdekte dat er chauffeurs waren die geen gevoel voor hun motor konden ontwikkelen, terwijl anderen te bang waren om hun motorrem te gebruiken bij afdalingen. Hij heeft gevallen meegemaakt dat de motorrem zo zelden werd gebruikt dat ze haperde en hierdoor moeilijk te bedienen

was. Deze chauffeurs moesten nog leren dat het belangrijk was de motorrem vaak en tijdig te gebruiken om de bedrijfsrem te sparen en de luchtketels vol te houden. Die ketels waren toen een stuk kleiner dan tegenwoordig.

De afdeling demo's had het 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 zij hun klantenkring van dienst te konden zijn.



Uiteindelijk bleven in Eindhoven alleen nog de trucks in speciale uitvoeringen beschikbaar, zoals volume combinaties. Het gevolg was dat er steeds minder werk was voor de drie demonstratiechauffeurs.

In 1985 keerde Will weer terug naar de motorenfabriek en inloophal als kwaliteits-controleur bij de motoren.

In 1991 besloot hij om zelfstandig transportondernemer te worden met een

DAF 95-330



trekker uit 1990. Dit was een demo die hij voor een zeer

schappelijke prijs had kunnen overnemen van DAF Trucks Nederland. Hij heeft er 8 jaar mee gereden en de truck toen ingeruild tegen 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.

Daarna heeft Will tot aan zijn pensioen in 2008 bij Air-Liquide gereden met een 3-assige DAF FAG 75 om ziekenhuizen door het hele land te bevoorraden met medische gassen. Hij kreeg de wagen toen die nog nieuw was.

Toen bleek hoe goed de opleiding bij DAF wel niet was geweest: hij speelde het klaar om 600.000 km met de originele Goodyear banden te rijden. Dit komt neer op vijftien keer de wereld rond. Pas toen het rubber te oud werd en kleine scheurtjes begon te vertonen, werden nieuwe Goodyear banden gemonteerd. Dit record is tot nu toe nog niet verbroken!!

Will is zeer te spreken over het DAF Museum, alleen miste hij nog het verhaal van de eerste DAF DEMO's en de prominente rol die DAF op dit gebied heeft gespeeld.

Dit is nu een beetje recht gezet.