

Fleetest DAF CF

Goed geluisterd naar de gebruiker

In het voorjaar van 2001 kwam DAF met een vernieuwde 'middenklasse', de CF-serie. Uiterlijk verschilde deze CF behoorlijk van de 75-/85-serie, die door de CF werd afgelost. De grote, verticale richtingaanwijzers verdwenen, en de CF kreeg een harmonieus, bijna rustig uiterlijk. De DAF-organisatie bracht de CF in sneltreinvaart op de markt, binnen de kortste keren reden de gevestigde namen in deze branche er mee rond.

Inmiddels heeft DAF ook de ZF AS-Tronic geïntroduceerd in de CF, waarvan we hier de eerste praktijkervaringen al hebben kunnen optekenen. Opvallend bij een type als de CF is dat deze ook relatief veel als bakwagens verkocht wordt. In de keuze van respondenten voor dit artikel is geprobeerd rekening te houden met zowel gebruikers van trekker-opleggers als die van motorwagen-aanhangwagens.

Verder is de DAF CF een van de eerste trucks uit Eindhoven die standaard met EBS wordt afgeleverd en monteert DAF schijfremmen op de CF. Op de volgende pagina zijn van verschillende gebruikers de ervaringen met deze nieuwe technieken opgetekend. Verder was de redactie benieuwd naar het brandstofverbruik en of de CF moeiteloos de langere onderhoudsintervallen haalt. ■



Ravenswaaij, Veenendaal "De chauffeurs wilden graag DAF"

Van Ravenswaaij is een agf-groothandel uit Veenendaal met een jarenlange truck-ervaring. Het bedrijf bestaat inmiddels 75 jaar en het levert in alle geledingen van de voedselketen. H. van Ravenswaaij vertegenwoordigt de tweede generatie en hij leidt zoon Chris op, die op een zekere dag wellicht het roer zal overnemen. Sinds geruime tijd wordt er met DAF gereden, waarvan drie van het type CF. "En daarvan weer twee met een auto-maat", zegt directeur H. van Ravenswaaij. Verder rijdt het bedrijf met een aantal DAF's XF en met

een Volvo FL. Van Ravenswaaij kan zich nog prima herinneren dat een truck inclusief bak na vier jaar volledig werd vervangen. "Nu gaat een trekker gemiddeld zeven jaar mee. Per jaar rijden de trucks circa 90.000 kilometer." Over de dealers van DAF in Ede en Barneveld is Van Ravenswaaij prima te spreken. "Wij gaan hier als eigen vervoerder natuurlijk geen onderhoud doen. We hebben voor alle auto's een contract. En de houding van de DAF-dealers naar ons toe geeft geen enkele aanleiding om ons in andere merken te verdiepen." Maar de relatie met de dealer is zeker niet het enige criterium geweest voor Van Ravenswaaij. "De chauffeurs willen graag DAF en ik moet eerlijk zeggen, dat de betrouwbaarheid en het verbruik zodanig zijn dat

ik daar geen probleem mee kan hebben. Kijk, we gaan weer niet zo ver dat de chauffeur bepaalt dat er een TV of zo in moet,

maar van zo'n automatisch schakelende versnellingsbak kan ik me voorstellen dat dat wat oplevert." ■



Van Ravenswaaij

Activiteit: Groothandel agf
 Omvang wagenpark: 8
 Aantal CF: 3
 Gemiddeld jaarkilometrage: 90.000

Relatie
Eigen vervoerder Van Ravenswaaij hecht aan een goede relatie met de dealer.



Expeditie Thijs, Weert "We gaan met hogere vermogens rijden"

Expeditiebedrijf Thijs uit Weert begon ooit met een Opel Blitz, zoals het schitterende gerestaureerde exemplaar in de entree laat zien. Maar directeur Frans van Rooijen vindt er geen doekjes om: DAF is het merk dat al jaren lang het meest vertegenwoordigd is in het wagenpark van 65 trekkende eenheden. "DAF past bij ons bedrijf. De dealer zit twee straten verder, we streven naar uniformiteit en de chauffeurs zijn tevreden", somt Van Rooijen de argumenten op om voor DAF te kiezen. Alweer vijftien stuks zijn van het

nieuwste type CF, alle bakwagens. Op jaarbasis rijden deze auto's gemiddeld 120.000 kilometer. Problemen doen zich hierbij niet voor, hooguit moet het portier wat frequenter afgesteld worden dan verwacht, omdat het vrij snel gaat afhangen. Dagelijks maken ze een rit met circa tien stops, waarbij de grootste hoeveelheid voor één klant in de aanhanger wordt geladen. Het werkgebied van Thijs bevindt zich volgens Van Rooijen in het gebied tussen Groningen en het Belgische Charleroi. Het onderhoud wordt in eigen beheer uitgevoerd, voor het grootste deel worden daarbij de DAF-voorschriften gerespecteerd. De 180 pk versies van de CF komen tot een gemiddeld verbruik van net boven de 1 op 5, terwijl de 250 pk versies tot 1 op 3,8 komen. Van Rooijen tekent hierbij



Passen

"DAF past bij ons bedrijf", zegt Frans van Rooijen, die proeven gaat doen met CF's met een hoger vermogen.

aan dat de auto's zelden op het maximaal toegestane gewicht rijden. Toch ziet Van Rooijen geen beletsel om in de nabije toekomst aan te schaffen DAF's CF te specificeren met een hoger motorvermogen. "We vermoeden dat een wat hoger motorvermogen

het brandstofverbruik en de gemiddelde snelheid positief beïnvloeden. Met de 310 kunnen we straks tijd winnen op onze route met aanhangwagen naar bijvoorbeeld Luxemburg. Dat het met het verbruik goed zit, daar heb ik alle vertrouwen in." ■

Expeditie Thijs

Activiteit: Distributie en warehousing
 Omvang wagenpark: 65
 Aantal CF: 15
 Andere merken: Mercedes-Benz
 Gemiddeld jaarkilometrage: 120.000



Noy Logistics, Gennep

Langere interval, lagere kosten

Het bedrijventerrein De Grens in Heijen, gelegen tussen Nijmegen en Venlo, wordt gedomineerd door een aantal grote distributiecentra, die alle vier tot Noy Logistics behoren. "Straks, wanneer de laatste uitbreiding gereed is, hebben we hier 100.000 vierkante meter staan", constateert A. Noy, directeur technische zaken. Om alle goederen daar te krijgen waar de klanten ze hebben willen, heeft Noy vijftig trekende eenheden op de weg, meest DAF's. "Ook van de eerste generatie CF uit

1998 hebben we er hier nog een paar rondrijden. Ook hebben we een paar DAF's XF met Super Space Cab. Die hebben nu 1,2 miljoen gedraaid, nagenoeg zonder storingen." Noy heeft onder andere verladere in de sectoren hygiëne, papier, retail en high-tech. Met de eigen vloot bedient men met name de Benelux en Duitsland. Daarmee worden bijvoorbeeld winkeliers bediend zoals Schoenenreus en Footlocker. Andere landen kunnen worden bediend via een netwerk van transportpartners. De DAF's CF worden in principe ingezet voor dagritten, maar meerdaagse ritten komen ook voor. "We hebben alle cabines in verhoogde uitvoering besteld, dat geeft een mooie uitstraling", zegt Noy. Daarbij lopen



Voordeel

In de dagdistributie zal de automaat volgens Noy zeker voordeel opleveren.

de verbruiken afhankelijk van het gewicht uit een van 3, naar 3,5. We maken uitsluitend gebruik van 340 pk motoren. Ik moet zeggen dat de verbruiksverbetering van het laatste type CF me tegenvalt. Daar had ik meer van verwacht. We hebben echt de voorkeur voor de CF, maar wanneer ons een suggestie voor verbetering wordt gevraagd, dan zou een nog beter verbruik bovenaan staan. Dat van

die langere onderhoudsinterval is natuurlijk mooi meegenomen ten opzichte van het vorige model."

Noy verwacht verder dat de aanstaande komst van automatische transmissies in de vloot de werkomstandigheden voor de chauffeur zal verbeteren. "Zeker in de dagdistributie brengt die automaat voordeel, verwacht ik. Of ook het verbruik verbetert, moeten we even afwachten." ■

Noy Logistics

Activiteit: Distributie en warehousing
 Omvang wagenpark:50
 Aantal CF:7
 Andere merken: Geen
 Gemiddeld jaarkilometrage: 125.000

Bosman, 's Heerenberg

"Automaat blijkt de zuinigste"

Logistiek dienstverlener Bosman uit 's Heerenberg is al jaren DAF-klant. De laatste generatie CF wordt als bakwagen gekocht en rijdt inclusief aanhanger dagritten door heel Nederland. Het wagenpark van 166 eenheden bestaat voor het grootste

deel uit DAF's, meest CF 75's en 45 en 55's. Een dagrit voor een CF betekent gemiddeld vijftien stops, waarbij er ook af en aangekoppeld wordt met de aanhanger. De DAF 75, zoals gepresenteerd in 1992, komt bij Bosman tot een verbruik van 1 op 2,9. De CF-versies halen, uitgerust met een 9,2 liter motor, bijna 3,2. Opvallend is dat de drie automaten die inmiddels aan de vloot zijn toegevoegd, net boven de 3,3 uitkomen. Weer een verbetering dus. Daardoor wordt het vlootgemiddelde voor de CF net boven de drie getrokken.

Bij Bosman wordt alle onderhoud verzorgd door Henk Wenting en Hemmy de Reus in de eigen werkplaats. In de regel wordt een truck om de drie maanden binnengehaald om olie te verversen. Bij Bosman wordt daarvoor minerale Shell-olie gebruikt. Met het eigen onderhoudschema lukt het beide heren om de auto's acht jaar dan wel een kleine miljoen kilometer probleemloos op de weg te houden. "Wat dat betreft is er de afgelopen jaren veel veranderd. Aan DAF's uit vroeger tijden moest nog wel eens aan



Automaat

Werkplaatschefs Henk Wenting (l) en Hemmy de Reus hebben al gemeten dat in het nationale werk de automaat het qua verbruik beter doet dan de handgeschakelde CF.

Bosman

Activiteit: Logistiek dienstverlener
 Omvang wagenpark: 166
 Aantal CF: 18
 Andere merken: Volvo, Mercedes, MAN, Renault
 Gemiddeld jaarkilometrage: 120.000

NTM, Nieuw Amsterdam Prima service, laag verbruik, licht gewicht

De Nederlandse Transport Maatschappij (NTM) bestond voorheen uit meerdere separate bedrijven, maar sinds kort heeft het bedrijf alle activiteiten samengevoegd in de NTM Groep. "Die groep omvat natuurlijk in eerste instantie transport", begint directeur T. de Gooijer zijn uitleg. "Verder hoort daar STN bij, Speciaal Transport Nederland, een nieuwe multimodaal opererende transportonderneming genaamd Rail-Road, en verder NTM-service, dat onderhoud doet aan het park getrokken voertuigen van NTM-bedrijven, onderhoud voor derden en in veel gevallen ook aan

het trekkende deel van de wagenparken van de NTM-bedrijven. Alles bij elkaar staat de NTM-Groep voor Totaalvisie op transport, zoals onze slogan nu luidt", zegt De Gooijer. Hij merkt op dat met name het servicebedrijf stevige groei door maakt. "Het aantal monteurs is in korte tijd verdubbeld."

De NTM is wat DAF betreft gecharmeerd van het sterke servicenetwerk van dit merk, zegt De Gooijer en zijn service-collega Schepers. "Ze zitten om de hoek, in Emmen, en de prijs-kwaliteitverhouding is uitstekend te noemen. Sterker: daar kan niemand wat ons betreft tegenaan."

Niet alleen het lage gewicht van het CF-concept spreekt beide heren aan, maar ook de wijze waarop DAF heeft meegedacht in het creëren van een lichte trekker.

"De communicatie tussen dealer en fabriek is heel direct. Het maakt dat bepaalde modificaties relatief eenvoudig doorgevoerd kunnen worden."

Beide heren rapporteren een brandstofverbruik van 'ruim 1 op 3'. Daarbij tekenen ze aan dat de trucks voor bijna tweederde van de ritten met volle ladingen rijden. "En dan komen daar nog de draai-uren van de compressor bij. Als je die erbij rekent kom je misschien wel aan de 3,7", schat De Gooijer, die een van zijn chauffeurs liet bevestigen dat de CF inderdaad een schot in de roos is voor DAF. "Ik ben zeer te spreken over de CF. Volgens mij dringt er in het interieur wel wat meer motorgeluid door dan bij de XF en als er wat verbeterd moet worden, dan graag de stoel voor de chauffeur."

Nadellig vinden De Gooij-

er en Schepers dat de koplampen van de CF te snel stuk gaan en dat ze relatief moeilijk te vervangen zijn. "Maar erger is dat we nog steeds problemen hebben met de koelvloeistof. De indicator dat er bijgevuld moet worden, brandt veel te snel. Het gevolg is dat de chauffeur eigenlijk te veel bijvult, zodat dat er weer uit wordt gegooid. Het gevolg is dat er niemand meer oplet, en we nu dus de eerste CF binnen hebben gehad met een weggeblazen koppakking", aldus Schepers.

Tot slot hebben de heren nog bezwaar tegen het feit dat dealerbedrijven onvoldoende in staat zijn om remproblemen te lokaliseren. "We hebben daarom zelf een remmenbank gekocht, want het juist doormeten en afstellen van een remsysteem lukt ze niet", zegt Schepers beslist. ■

NTM Transport

Aantal DAF CF:5
Andere merken: Volvo, MAN
Gemiddeld jaarkilometrage: 140.000



veranderd. Hoewel er bij Bosman nog gezworen wordt bij trommelremmen, heeft de techniek van de CF de vloot toch in het EBS-tijdperk gedwongen. "En daar zijn we blij mee. We krijgen onze Jumbo-aanhangers nu ook met EBS geleverd en dat werkt echt een stuk beter."

Een ander argument dat volgens beide heren in het voordeel pleit van DAF is de snelheid van onderdelenleveranties. "Hier rijden ook andere merken, daar maken we zeker geen geheim van. Maar met die andere merken zijn minder snel met hun onderdelen gebleken dan DAF. En dat zijn toch echt de dingen waar het om gaat." ■

de cabine gelast worden. Maar met de huidige generaties is dat echt verleden tijd", zegt De Reus. Ook de remsystemen zijn



Meedenken

NTM koos voor DAF, omdat de fabrikant bereid was mee te denken over een nog lichtere truck.



Visser, Duiven

“DAF moet zich steeds opnieuw bewijzen”

Logistiek specialist Visser uit Duiven heeft weliswaar een wagenpark dat voor het overgrote deel uit DAF's bestaat, maar het merk moet zich om de zoveel jaar wel opnieuw bewijzen als ideale truck om het distributiewerk mee te doen. “Twee jaar geleden hebben we een chauffeurscommissie ingesteld, die de kandidaat-trucks van de diverse merken voor ons werk in de praktijk beoordeelt. Tijdens die laatste sessie wist DAF op het nippertje Renault voor te blijven. Met name op het gebied van restwaarde en het verbruik in stedelijke gebieden kon de DAF de Renault nipt verslaan”, zegt Ben Hendriks, die samen

met Marcel Visser de directie van het bedrijf voert. Het instellen van een chauffeurscommissie was onderdeel van een beleid waarbij bij Visser de chauffeur meer centraal werd gesteld. “Daarmee zijn we drie jaar geleden begonnen, en de resultaten zijn duidelijk te meten”, zegt Visser. “Het gemiddelde brandstofverbruik van de vloot is flink verbeterd, het ziekteverzuim is veel lager en het aantal voertuigschades is drastisch afgenomen.” Visser en Hendriks zagen door hun chauffeursbeleid het brandstofverbruik naar boven de 1 op 4 gaan, waar het enkele jaren geleden nog duidelijk beneden de 1 op 4 lag. In de jaren 2002 en 2003 is een totale brandstofbesparing van tien procent gerealiseerd.

Voor dit jaar voorzien beide directeuren voor het brandstofverbruik weer een verbetering van drie procent. Het ziekteverzuim is in het eerste kwartaal van 2004 al verder gedaald dan was beoogd. “Hoe dan ook, de betrokkenheid van ons personeel is stukken verbeterd, en dat is echt waar het om gaat”, zegt Visser. Gevraagd naar eventuele verbeteringen aan het huidige CF-concept zegt Visser heel opvallend dat het chauffeurscomfort nog verder verbeterd dient te worden, en dat ook het zicht vanuit de cabine beter kan. “Het aantal schades is al afgenomen, maar het overgrote merendeel van de schades die we hebben zijn manoeuvreerschades. Dus een standaard achteruitrijbeveiliging is welkom.”

Natuurlijk voorzien Hendriks en Visser dat telematica in het distributieproces van toenemend belang wordt. “Maar ik denk niet dat de truckfabrikant dat aan moet gaan bieden zoals bijvoorbeeld Volvo dat doet. Laat telematica aan een specialist over en verwater je ontwikkelingskosten niet, zou ik willen zeggen”, meent Hendriks. Beide heren zijn in navolging van hun chauffeurs goed te spreken over de standaarduitrusting van de CF. “Er is veel meer bergruimte dan bij het vorige model, een handig controlescherm in het dashboard, dat eenvoudig is te bedienen, centrale deurvergrendeling met afstandbediening, ASR, cruise control en niet te vergeten een deugdelijke stoel.” ■

Visser

Activiteit: ..Fijnmazige distributie en opslag
Aantal voertuigen:80
Aantal DAF CF:.....70
Andere merken:MAN, Mercedes
Gemiddeld jaarkilometrage: 95.000

Beveiliging

Marcel Visser en Ben Hendriks van Visser uit Duiven willen graag dat DAF de volgende CF standaard uitrust met achteruitrijbeveiliging.



Vroom & Dreesmann Warenhuizen Meer vermogen, meer mogelijkheden

“Ik ben helemaal niet merkgebonden,” zegt wagenparkbeheerder Albert Rutte van Vroom & Dreesmann bijna als waarschuwing, “maar die DAF’s die we hebben zijn al vanaf het begin probleemloos.” En dat begin ligt volgens Rutte in de jaren negentig, toen V&D voor het eerst met de DAF 75 ging rijden. V&D rijdt zowel met bakwagens met aanhangwagens, als met opleggers. De koppeling van de aanhanger is daarbij inschuifbaar, waardoor de beide laadruimten tegen elkaar gezet kunnen worden, met snel en makkelijk laden en lossen als gevolg. De laadbakken

kunnen op hun beurt weer worden afgezet, zodat V&D ook de containers, waarin zich vaak importgoederen bevinden, zelf kan rijden. “En dat is wat we willen, het bereiken van een zekere veelzijdigheid van het wagenpark”, zegt Rutte. Hij is exact op de hoogte van de ontwikkelingen van de nieuwe proef met lange en zware voertuigen. Dat een dergelijk concept ook voor V&D diensten kan bewijzen, is voor Rutte zonneklaar. “We hebben naast dit confectie-dc in Utrecht ook nog locaties in Amsterdam, St. Oedenrode en in het Groningse Aduard. Maar zelfs al voor een rit naar Maastricht kunnen wij een enorme slag maken in productiviteit wanneer we twee ladingen kunnen aanvoeren met een auto en een chauffeur minder. Tel uit je winst.” Sommige trekkers van

V&D zijn al zodanig gespecificeerd dat ze aan een dergelijke proef kunnen deelnemen. De zijanten zijn dichtgebouwd en ze hebben een sterkere motor. In het geval van de DAF een motor van 310 pk en in het geval van de Scania 340 pk. “Dat is ruim voldoende, omdat we in de regel geen al te zware vrachten rijden.”

Een dagrit betekent voor de doorsnee V&D auto zes à zeven stops, wat neerkomt op 300 tot 400 km rijden per dag. De trucks gaan lang mee, tot wel tien jaar. “Dat moet gemakkelijk kunnen, omdat er dan in de regel 700.000 tot 800.000 kilometer mee gereden is.” Daarbij staan de DAF’s volgens Rutte nooit op onregelmatige, ongeplande tijden in de garage en zijn brandstofverbruiken van rond de 1 op 5 eerder regel dan uitzondering. “Ik heb dui-

delijk het gevoel dat de auto’s het beter doen wanneer ze wat meer vermogen hebben.” Rutte is ook te spreken over de vrij complete standaarduitrusting van de DAF CF. “We hoeven er nu niet veel meer aan te doen. De huidige uitvoering is lekker compleet. In mijn ogen behoeft een truck steeds minder onderhoud. Dat is ook weer onze ervaring nu we alles wat we nieuw kopen op schijfremmen zetten. Dat scheelt echt in onderhoud en de remwerking wordt door onze chauffeurs als uitstekend ervaren.” Rutte streeft ernaar om de automaat op de CF tot gemeengoed te maken voor de trucks die in de winkeldistributie zitten en die dus de routes door de binnensteden hebben. “Maar voor het intra-dc verkeer lijkt me een automaat niet nodig.” ■



Vroom en Dreesmann

Activiteit:Bevoorrading warenhuizen
Aantal voertuigen:55
Aantal DAF CF:37
Andere merken:Scania
Gemiddeld jaarkilometrage: 75.000

Scheerders, Vogelwaarde “De CF is precies op maat”

Hoewel gevestigd in een piepklein polderplaatsje in Zeeuws Vlaanderen, heeft familiebedrijf Scheerders uit Vogelwaarde zich weten te ontwikkelen tot een volwaardige landelijk opererende dienstverlener. Klinkende namen uit de chemie, de suiker en de elektra behoren tot het

verladersbestand van het bedrijf dat door twee broers Scheerders als tweede generatie wordt geleid. In Vogelwaarde bezit Scheerders een zestal opslagloodsen met een fikse capaciteit, en in het Overijsselse Hengelo heeft het bedrijf nog een vestiging. “Van oudsher”, zegt Rob Scheerders, “rijden we met DAF. In het verleden hebben we ook Scania en Volvo geprobeerd, maar ze zijn het toch niet geworden. Tegenwoordig hebben we voor het bulkvervoer ook Renaults Premium. De Renaults zijn gekomen kort na het faillissement

van DAF, en toen moesten we toch wat. Het is een hele goede auto gebleken.” Verreweg het meeste werk van Scheerders wordt uitgevoerd in Nederland en verder nog wat ritten in de Benelux en een stukje Frankrijk. “Dus een wat kleinere cabine is voor ons voldoende. Destijds hebben we bewust de stap van de 95 naar de 85 gemaakt. Het scheelde meteen in het aantal hoekschades. Ten opzichte van de 2800 was de stap naar de 85 wel een vooruitgang. Maar ten opzichte van de 95 was de 85 eigenlijk een



Scheerders

Activiteit:Logistieke dienstverlening
Aantal voertuigen:67
Aantal DAF CF:37
Andere merken:Renault
Gemiddeld jaarkilometrage: 140.000



Minder

Volgens Albert Rutte van V&D behoeven trucks, dus ook de DAF CE, steeds minder onderhoud.

Fleettest conclusies

Veel vertrouwen van de klant

De naam DAF kan rekenen op veel vertrouwen van de klant. Zoveel is duidelijk. Of het nu de dealerorganisatie of de betrouwbaarheid van het voertuig betreft, dan wel de exploitatie van het voertuig met de naam DAF, er wordt aan alle verwachtingen voldaan. Goed, er is een keer een probleem met een koelvloeistofindicator en iemand klaagt over de manier waarop de koplampen vervangen moeten worden vervangen en de frequentie daarvan, maar dat is het dan ook. De geïnterviewde bedrijven geven duidelijk aan dat ze de uitgebreidere standaarduitrusting van de CF waarderen ten opzichte van de als 'kaal' omschreven 75/85-serie. De redactie van TTM achtte het daarom niet nodig om over de enkele wanklanken uit deze gesprekken de communicatie-afdeling van DAF om tekst en uitleg te vragen. De vraag naar suggesties voor verbetering van het concept leverde in bijna alle gevallen een stilzwijgen op. De enige suggesties betroffen de prijs of het feit dat het eigenlijk nog zuiniger zou moeten. Maar dat weten ze bij DAF zelf ook wel... ■

Tim de Jong



Compleet

Directeur Rob Scheeders en monteur Luc de Schepper bij een van de DAF's CE, waarvan de uitrusting volgens beiden 'veel completer' is.

Spartaanse auto. Nu is dat verleden tijd. De CF is heel compleet uitgerust. DAF heeft goed geluisterd naar zijn klanten." Sinds een jaar of tien werkt Scheeders nu met r&o contracten. Op zich bevat hem dat wel, maar er is ook een bezwaar: "De indexering is iets waar ik best moeite mee heb." Over de dealer zelf is Scheeders wel te spreken. "En dat is belangrijk,

want wanneer een dealer op de juiste manier meedenkt, dan geeft dat de doorslag, al zou hij bij wijze van spreken Liaz verkopen."

De bietencampagne is voor Scheeders de ware test voor voertuig en dealer. "Dan zijn de auto's 24 uur per dag, zeven dagen per week op de weg. Zowel DAF-dealer Hako uit Hulst als diens Renault-collega hebben die test met succes doorstaan. Scheeders heeft al vijftien CF's rijden met een automaat. "Dat komt ook een beetje door de bietencampagne. Dan maken we gebruik van deeltijdchauffeurs. En dan is zo'n eenvoudige automaat ideaal. Het is met de DAF

echt instappen en wegrijden."

Het enige bezwaar dat uit de (trailer)werkplaats weerklinkt is dat de koplampen van de CF moeilijk te vervangen zijn en dat ze in een te hoog tempo stuk gaan. Ook de bedrading van het ABS kan volgens monteur L. de Schepper beter. Het verbruik ligt volgens Scheeders vijf procent gunstiger dan van de 85. "Dus tussen de 30 en 33 liter bij normale belasting en iets meer dan 45 liter bij gvw's van vijftig ton. Die 380 is echt een beer van een motor. De automaat geeft daarbij geen verschil. Dat geeft niet, zo lang de automaat de chauffeur maar rust biedt. En dat doet ie." ■