

De DAF 66YA doet zijn intrede in de Koninklijke landmacht

* * Het vervangen van technisch, tactisch of

* economisch verouderend materieel vormt een probleem dat als regel heel wat voeten in de aarde blijkt te hebben. Zoals recent wel is gebleken, kan er grote deining ontstaan rond de keuze die bepalend is voor de aanschaffing van het nieuwe materieel. Lang niet altijd blijven de bezwaren beperkt tot rationele zaken; gevoelsmatige overwegingen spelen vaak een belangrijke rol. Het is daarom gewenst de toekomstige gebruikers van het materieel te voorzien van de juiste informatie en hen voor te lichten over de redenen die tot de besluitvorming hebben bijgedragen.

Binnenkort zal de 66YA een bekende verschijning zijn in verschillende eenheden van de Koninklijke landmacht. Deze 66YA — voluit geheten: vrachtauto 0,4 ton 4×2 — werd in de afgelopen maanden bij de desbetreffende eenheden geïntroduceerd. Naast veel enthousiasme voor dit nieuwe, door DAF vervaardigde, legervoertuig kon bij enkele toekomstige gebruikers echter ook enige terughoudendheid worden bespeurd. Deze gereserveerde houding blijkt vooral te worden veroorzaakt doordat nu een 4×2 voertuig de vroegere 4×4 jeep zal gaan vervangen. Het is niet onwaarschijnlijk dat althans een deel van deze tegenzin van subjectieve aard is: een 4×2 kan natuurlijk niet dezelfde prestatie leveren als een 4×4 . Maar het is daarbij wel goed, zich af te vragen of een dergelijke prestatie-eis in het besluitvormingsproces behoort te worden gesteld. De volgende informatie kan op die vraag misschien enig verhelderend licht werpen, en daardoor wellicht bijdragen tot het wegnemen van de terughoudendheid.

Reeds vele jaren was de legerleiding ervan op de hoogte dat de bekende jeep (Nekaf, Munga) in een aantal functies hoofdzakelijk werd gebruikt als wegvoertuig. De kostbare terreinvaardigheid waarover deze jeeps beschikken, werd dientengevolge niet of maar nauwelijks benut. Uit een grondige

analyse is inderdaad gebleken dat voor een groot aantal functies zeer goed kan worden volstaan met een niet specifiek terreinvoertuig. Dat geldt in het bijzonder wanneer niet kan worden gesproken van enige noodzaak tot verplaatsing door het terrein. Wanneer voor die functies een eenvoudiger voertuig zou worden bestemd, zouden de kosten van aanschaffing zowel als de kosten van exploitatie aanmerkelijk kunnen worden teruggebracht. Tegelijkertijd zou dan het draagvermogen — dat bij de 4×4 jeep slechts 250 kg bedraagt — kunnen worden verhoogd, en wel tot circa 400 à 500 kg. Hoewel dat nog geen bewijs vormt van de logica van deze gedachtengang, verdient het toch wel vermelding dat een zelfde filosofie ook bestond in andere landen, zoals België, Frankrijk, de Duitse Bondsrepubliek en Denemarken.

Enige jaren geleden werd door de Dienst van de Kwartiermeester-Generaal aan DAF gevraagd of deze genegen was, voor militair gebruik een licht voertuig te ontwikkelen dat van de DAF personenauto zou kunnen zijn afgeleid. Dat laatste punt werd speciaal ingebracht om zo veel mogelijk civiele componenten te kunnen toepassen, waardoor een lage prijs kon worden bereikt en de bevoorrading van reservedelen aanzienlijk kon worden vereenvoudigd. Het nuttige draagvermogen van dit voertuig zou 500 kg moeten zijn, het zou maximaal 4 personen moeten kunnen vervoeren en de mogelijkheid tot inbouwen van een radio-toestel zou aanwezig moeten zijn. De door DKMG gestelde vraag werd door DAF positief beantwoord.

Er werd een ontwikkeling in gang gezet waarbij, uitgaande van een type personenauto — en dus met behoud van zo veel mogelijk bestaande civiele componenten — kon worden voldaan aan de gestelde militaire eisen. Tijdens deze ontwikkeling werd door de personenautosector de DAF 66 uitgebracht. Het is begrijpelijk, dat op deze civiele 66 uiteindelijk ook de ontwikkeling van het gezochte militaire voertuig werd gebaseerd. Vergelijken wij de DAF 66YA en de inmiddels

alom bekende civiele DAF 66, dan valt direct op dat de 66YA een andere opbouw heeft. In plaats van de metalen kooi bij de civiele personenauto zien wij bij de 66YA een neerklapbare voorruit, een zeildoekse huif en kaptogen die eveneens kunnen worden neergeklapt. Een ander belangrijk verschil, dat echter niet zo in het oog springt, is dat de 66YA een 24-volts elektrische installatie heeft, in tegenstelling tot het civiele voertuig, dat is voorzien van een 12-volts installatie. De 24-volts installatie van de 66YA is nodig voor het voeden van eventueel in te bouwen radioapparatuur. Verder is het interieur van de 66YA aangepast aan het militaire gebruik: de stoeltjes zijn eenvoudiger van constructie, de vloer is niet bedekt met een mat of bekleding; de beide achterstoelen zijn neerklapbaar, waardoor een ruim laadoppervlak ontstaat van ca. 1,5 m². Door een grotere benzinetank heeft de 66YA een ruimere actieradius gekregen.

Ook is het voertuig voorzien van handgas, waardoor het mogelijk is, stilstaand met draaiende motor de accu's bij te laden. Voor het overige is de 66YA vrijwel identiek aan het civiele voertuig type 66. Met name geldt dit voor de voorbrug, de achteras, de motor, de koppeling en de automatische overbrenging (Variomatic). Voor wat betreft de transmissie kan nog worden vermeld dat de overbrengingsverhouding bij de 66YA iets is gewijzigd ten opzichte van het civiele type, waardoor een betere acceleratie en een lagere topsnelheid zijn verkregen. Een belangrijk punt voor de toekomstige gebruiker is de verwarmingsinstallatie. Deze is gelijk aan die van het civiele voertuig. Proeven hebben aangetoond dat ook bij lage buitentemperaturen, niettegenstaande de zeildoekse overkapping, in het interieur toch een behaaglijke temperatuur kan worden verkregen.

Het voorgaande zal hebben duidelijk gemaakt dat het hier gaat om een voertuig dat qua rijgedrag overeenstemt met een normale personenauto. Van dit voertuig kan daarom geen terreinvaardigheid worden verwacht. Het rijden over slechte of on-

verharde wegen vormt uiteraard geen bezwaar, mits de snelheid wordt aangepast aan het wegdek. Het rijden met de 66YA door ruw terrein zal echter onherroepelijk tot teleurstellingen leiden. Men kan zich evenwel in dit verband afvragen of het rijden dwars door het terrein ook altijd noodzakelijk is: kan men vaak niet zijn doel vlugger bereiken door een karrespoor te nemen dat in de nabijheid ligt?

Gedurende vele maanden zijn de prototypen van de 66YA door de Materieelbeproevingsafdeling II van de DKMG duchtig aan de tand gevoeld. Vele tienduizenden kilometers zijn afgelegd over primaire, secundaire en onverharde wegen. Als resultaat van deze beproevingen waren enkele modificaties aan het voertuig noodzakelijk. Deze zijn door DAF aangebracht, waarna de prototypen opnieuw zijn beproefd en goed bevonden.

Na het voorbereiden van de serieproductie zijn begin 1974 de eerste voertuigen 66YA van de band gekomen. In het begin lag het productietempo nog laag, toch thans worden ca. 30 voertuigen per week afgeleverd. De totale opdracht omvat 1185 stuks. Met ingang van 1 oktober 1974 is de Dienst van de Kwartiermeester-Generaal begonnen met het laten instromen van de voertuigen bij de daartoe bestemde eenheden. Vele functionarissen die voordien een 4 × 4 jeep ter beschikking hadden, zullen nu de 66YA, d.w.z. een 4 × 2-voertuig krijgen. Zij zullen daarin een vervoermiddel aantreffen dat qua comfort verre superieur is aan de jeep, zowel voor wat betreft de bescherming tegen weersinvloeden als de vering, in het bijzonder bij het rijden op slecht wegdek. Verder zijn ook de bediening, door de automatische transmissie, en het onderhoud uitermate eenvoudig. Na een korte tijd van gewenning zullen zij merken dat zij met dit voertuig overal kunnen komen waar zij voor hun werk moeten zijn.

En zolang dat „overal” geen cross-countryverplaatsingen inhoudt, zullen zij geen enkele reden hebben tot klagen over het gemis aan terreineigenschappen: waar geen 4 × 4 nodig is, zal deze 4 × 2 66YA niemand teleurstellen.

Honorarium voor artikelen verhoogd

Aangezien het tarief per pagina reeds geruime tijd niet meer was herzien, is besloten, met ingang van 1 januari 1975 het honorarium voor artikelen op f 40,— per gedrukte pagina te stellen.

Red.