

Terreinrijden met DAF YA 328

De Dikke DAF

Hij heeft bijna dezelfde type-aanduiding als een Ferrari, maar weegt enkele tonnen meer. Hij is jarenlang een zeer vertrouwde verschijning bij zowat alle legeronderdelen geweest. Vanwege de niet gesynchroniseerde versnellingsbak hebben vele aspirantchauffeurs 'm vervloekt. Maar wie wat meer tandwielgevoel ten toon spreidde kan er een veraangenaming van de diensttijd door hebben gehad. We hebben het over één der dikste Daffen, de YA 328. Een bijzondere vorm van terreinrijden.

De aanduiding YA 328 zal vanaf nu niet veel meer worden gebruikt, want in legerkringen en ver daarbuiten staat de meest imposante leger DAF die we in ons land ooit hebben gehad gewoon te boek als 'de Dikke DAF'. Een auto met een voorgeschiedenis en zoals gezegd het troetelkindje van het Nederlandse leger. De wagen werd alom als de sterkste reus ge-

zien en heeft dat bijna dertig jaar in actieve dienst volgehouden. Eind jaren zeventig is de inzet echter terug gaan lopen. Velen vonden (en vinden) dat jammer, maar niets heeft natuurlijk het eeuwige leven. De opvolger van deze Dikke DAF, de YA 4440, wordt door velen echter toch meer als een gewoon legervoertuig gezien en zal wellicht nooit de speciale plek in-

nemen die dit voertuig in het verleden heeft gehad.

Mobilisatie

De daadwerkelijke 'instroming' van de Dikke DAF vond in 1953 plaats, maar daar was heel wat ontwikkelingswerk aan vooraf gegaan. De eerste ontwerpen van het befaamde Trado achterwielstel, in de wandelgangen tandemstel ge-

naamd, dateren al uit de mobilisatietijd, zo rond 1939. Men had onder meer trekkers nodig voor het luchtdoelgeschut en dat is met name een van de functies waarvoor de auto ook later veel is gebruikt. De eerste ontwerpen werden op civiele Ford of Chevrolet vrachtwagens toegepast, maar in de periode 40-45 werden de werkzaamheden wat dat betreft natuurlijk ge-



staakt. Na de oorlog moesten de Amerikaanse en Canadese vrachtwagens echter worden vervangen en DAF kreeg expliciet de opdracht om een serie legervoertuigen voor onze krijgsmacht te ontwikkelen. Dat resulteerde begin jaren vijftig in de A 30, een gewoon achterwiel-aangedreven voertuig, en later in de voorloper van de 328 die als YA 318 te boek heeft gestaan. Een wagen met een identiek uiterlijk, maar voorzien van een in veler ogen te zwakke Hercules motor. De tweede serie van de drietonner met z'n acht wielen (328, de letters Y en A staan respectievelijk voor leger en algemeen gebruik) was echter voorzien van een krachtiger exemplaar dat door de jaren heen in de auto heeft dienst gedaan. Met die motor is ook het enige buitenlandse stukje aan de wagen genoemd, want de motoren werden uit Amerika betrokken, evenals de reserveonderdelen. Er is destijds echter geen sprake geweest van een buitenlands merk. Sterker, men showde deze Dikke DAF veelal in NAVO verband, wellicht in de hoop een aantal orders voor de auto te boeken. In de praktijk is daar nooit iets van gekomen. Maar de productie liep in ons land wel behoorlijk op. Tussen '53 en '58 werden 3420 gewone vrachtwagentypen gefabriceerd en 1076 speciale artillerietrekkers van het type YA 328. Daarvan staat nu nog steeds een fors aantal in zogenaamde MOB-complexen en met één van die voertuigen mocht Autovisie op herhaling.

Machtiging

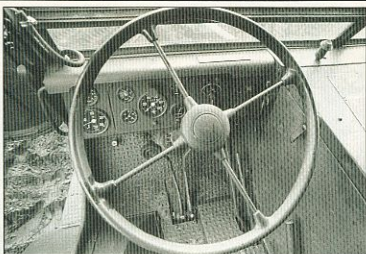
Dat gaat echter niet zomaar. Een en ander dient ambtelijk geregeld te worden want ondanks de zestien maanden ervaring van uw redacteur op een dergelijk voertuig, moest toch een speciale vergunning worden aangevraagd. Artikel 2 lid 1 van de regeling militaire rijbewijzen bepaalt namelijk dat alleen bezitters van een dergelijk rijbewijs bevoegd zijn tot het besturen van militaire voertuigen. Dat lijkt logisch. En aangezien de foto op het militaire rijbewijs van ondergetekende nauwelijks meer overeenkomsten vertoont met z'n huidige portret leek het inderdaad beter om ontheffing op dat artikel aan te vragen. De directie Juridische Zaken van het Ministerie verleende die, zodat 'de heer J. Jongeneel gemachtigd werd tot het besturen van een YA 328, in de periode 17-27 maart 1986 op het oefenterrein Oirschotse Heide'. Voordat die confrontatie echter daadwerkelijk plaatsvond bestond gelukkig nog wel even gelegenheid om de oude 'plunjebaal' om te keren en enkele gegevens van het oude, maar niet meer zo vertrouwde voertuig op te zoeken.

Hercules zijklepper

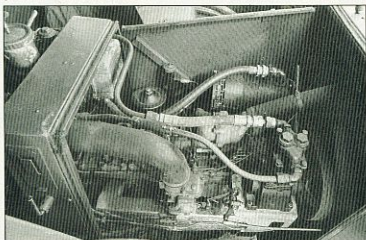
Twaalf jaar geleden bestond het begin van de rij-opleiding onder



meer uit het volschrijven van een scheef afgeknipt half schriftje met op de kaft de woorden "Kenni's Voertuig". Daarin werd alles betreffende de Dikke DAF vermeld en op die manier werd de beginnend dienstplichtige met z'n toekomstige voertuig vertrouwd gemaakt. Het eerste onderdeel betrof de technische specificaties van de forse, vijftienhalve liter Hercules motor met zijkleppen. De benzinemotor haalt uit z'n zes cilinders 131 hele paardekrachten, hetgeen het liervermogen op een dikke 23 pk brengt. De compressieverhouding van de motor draagt verder slechts 6,5:1 en het maximale toerental dat in noodomstandigheden mag worden gedraaid ligt nog onder 3000 min⁻¹. Ziedaar drie van de redenen waarom de Hercules het een hele tijd heeft volgehouden. De maximaal te rijden snelheid bedroeg verder slechts 70 km/h en alhoewel daarmee wel eens de hand werd gelicht kan de Dikke DAF toch nooit boven 100 km/h zijn gekomen. Meer belangstelling zal door menigeen destijds zijn besteed aan de versnellingsbak van de wagen. De serie bakken wel te verstaan. De *constant mesh* versnellingsbak heeft namelijk vijf overbrengingen vooruit en één achteruit, alle ongesynchroniseerd. Bovendien is in de aandrijflijn nog een reductiebak opgenomen, zodat het aantal beschikbare versnellingen kan worden verduubeld. Die extra korte serie overbrengingen was natuurlijk specifiek voor het terrein bestemd. Het remsysteem is verder luchtbrekrachtigd en een 24 volts elektrisch systeem zorgt voor de stroom. Het verdere oprispen van het geheugen bestond uit het repeteren van de handelingen die bij het wegrijden moeten worden uitgevoerd. De Dikke DAF moet gereden worden met zogenaamde 'double clutch' en dat zou na een lange ontwenningperiode nog wel eens moeilijkheden kunnen gaan opleveren. Op zich is de theorie erg eenvoudig. De versnellingsbakpook (die rechts achter de chauffeur is geplaatst) dient in de eerste overbrenging gezet te worden. Vervolgens wordt rustig opgetrokken tot ongeveer 2800 toeren per minuut. Dan begint het eigenlijke werk want vervolgens dient er te worden doorgeschaald. Daartoe volgde men deze procedure: koppeling in, pook naar neutraal, koppeling op, toerental laten dalen tot ongeveer 1400 min⁻¹, koppeling in, pook naar twee en vervolgens de koppeling weer op laten komen. Een kind kan de was doen, maar een aankomend militair chauffeur heeft daar soms toch wat moeite mee. Het inleggen van de overige versnellingen vereist dezelfde accurate.



Een vierspakig stuurwiel met dunne rand vormt geen beletsel voor een goede doorkijk op het complete dashboard.



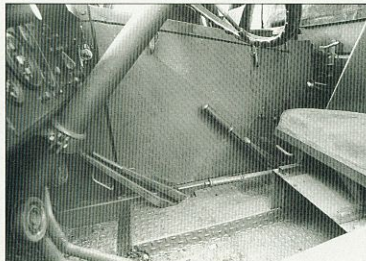
De 5,5 liter Hercules zescilinder zijklepper levert 131 pk bij 2800 min⁻¹.



De aandrijfassen vereisen het nodige onderhoud.



Een rollotje als gaspedaal, net als bij de oudste Kevers.



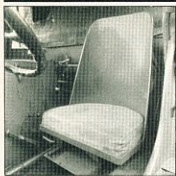
De bestuurder zit pal naast de motor. Vlak naast de zitting de versnellingsbakpook, daarvoor de korte hendel van de reductiebak, de iets langere hendel voor de extra aandrijving van de voorwielen en helemaal voraan de lierhendels.

toe ook een lagere versnelling opgezocht te worden en vooral daarmee kunnen de tandwielen nog wel eens worden geslepen. De werkwijze is weer ongeveer hetzelfde. Met één groot verschil: er dient nu tussengeslagen te worden. Maar hoeveel? Voor de versnellingsbak een weet, maar voor de Dikke DAF rijder vaak een vraag! Koppeling in, pook naar neutraal, koppeling op, tussengas (plusminus 2000 op de toerentaler), koppeling in, pook naar de lagere versnelling worstelen en koppeling weer op laten komen. Je moet het even weten.

Proef op de som

Het na tien jaar weer plaatsnemen in de cabine van een Dikke DAF is leuk. Een brokje nostalgie (geen heimwee!) komt naar boven en alleen al de geur van 'blanco' brengt weer talloze herinneringen terug. Het plaatsnemen in de riante kuipstoel gaat door het toegenomen gewicht wat lastiger dan voorheen en een eerste blik op het dashboard zorgt voor gefronste wenkbrauwen. Stuur, gas-, koppelings- en rempedaal zitten gelukkig op een vertrouwde plek, maar talloze schakelaartjes hebben hun betekenis verloren. Geen nood, want een van 's Rijks afgevaardigden is de sergeant uit eerste klasse H. Brouwer. Instructeur en examinator aan de Oirschotse Rij + Tractie School. Hij blijkt een goede steun en toeverlaat bij het vinden van de startknop, zodat de tocht door het terrein echt kan worden begonnen.

En dan blijkt dat je het rijden op een Dikke DAF niet verleerd. Bij het doorschakelen wordt de eerste keer weliswaar niet genoeg geduld betracht, zodat de bak met een lichte tandwielroffel enigszins protesteert, maar van twee naar drie gaat al een stuk beter. Het grote stuurwiel met de veel te dunne rand ligt echter al snel weer vertrouwd in de handen en de aanvankelijke voorzichtigheid maakt plaats voor lichte overmoed. Bij het inrijden van het oefenterrein wordt de extra aandrijving van de voorwielen door een simpele hefboom geactiveerd (de DAF rijdt dan met zeswielaandrijving) en het terreinrijden is een feit. En dan blijkt (onder sommige omstandigheden) dat de 328 nog steeds de mannetjespuiter uit vroegere dagen is. De wagen kan natuurlijk wel vast komen te zitten, maar in de regel gebeurt dat pas als alle zes aangedreven wielen los van de grond zijn. Zolang een van de linker- en rechterwielen de grond beroert wordt nog tractie uitgeoefend. Er wordt geen gebruik gemaakt van ingewikkelde sperfdifferentiëlen, maar van een simpel centraal differentieel bij de reductiebak. Daarin wordt de kracht voor 50% naar links en voor 50% naar rechts gevoerd. Vanaf de aan weerszijden van de auto geplaatste verdeelkasten



De riante kuipstoel.

wordt de kracht dan naar voor- en achterwielen gebracht. Forse waterplassen vormen evenmin een beletsel voor de YA 328. De wagen kan een diepte van bijna een meter doorwaden en daartoe is zelfs een waterdichte ontsteking gemonteerd.

Onder dergelijke omstandigheden vraagt de Hercules motor natuurlijk wel de nodige druppels benzine. De Dikke DAF voert in z'n beide tanks in totaal 210 liter benzine met zich mee. Een hoeveelheid die onder normale wegomstandigheden goed is voor meer dan driehonderd kilometer (1 op 1,5), maar in het terrein kan eenvoudig een twee keer zo hoog verbruik worden verkregen. Geen wonder wanneer negen ton door het ruile zand kruipt. De overige redactie-ervaringen met de terrein-DAF laten zich snel vertellen. We toerden met toenemend plezier over de Brabantse zandvlakten.

Onderhoud

'Onderhoud is behoud' is één van de lijfspreuken die in het leger op gang vinden en wat dat aangaat kan de Dikke DAF zeker als een waardige vertegenwoordiger van dat jargon worden gezien. De auto is een tijd meegegaan, kan nog worden ingezet, maar heeft wel een uitvoerig onderhoud nodig. De handleiding bij het zogenaamde 'tweewekelijkse onderhoud' vermeldt een honderdtal te inspecteren punten en het aantal doorsmeerpunten heeft al menig dienstplichtige dusdanig afgeschrikt dat een vlucht naar PMT

of KMT werd overwogen. Allereerst dient een behoorlijk aantal verschillende oliën en smeermiddelen te worden gebruikt. De motor krijgt gewone motorolie, de versnellingsbakken en verdeelkasten zogenaamde OEP 222, terwijl de wormkasten weer een ander soort olie moeten bevatten. Die OC 600 is namelijk zwavelvrij, een vereiste voor de speciale bronzen tandwielen in die wormkasten. Behalve het tweewekelijkse onderhoud moet de chauffeur echter op nog meer zaken letten. Hij dient het eerste en laatste appel uit te voeren, waarbij het laatste onder meer het ontluften van de luchtketels behelst. Daartoe dient onder het voertuig gekropen te worden, een bezigheid die niet iedereen altijd op prijs stelde. Geen nood, want door het opendraaien van een der aankoppelingskranen (aan de achterzijde van de Dikke DAF) kon hetzelfde effect worden bewerkstelligd. Met één nadeel: er blijft dan altijd wat condenswater in de ketels achter en dat moest er van de dienstdoende onderofficier altijd uit in verband met 'beviëzingsmogelijkheid bij lagere temperaturen'. De luchtdrukinstallatie verzorgt, zoals eerder bekrachtiging van het remsysteem en dat moet natuurlijk onder alle omstandigheden optimaal functioneren. Ook nu ontkwam deze scrijvent en ex-militair niet aan dat laatste appel. De sergeant was ook bij het afsputten van het voertuig onverbiddelelijk en wees nauwgezet de plekken aan die nog onder de modder zaten.

Maar daarna maakte het aftanken van de Dikke DAF bij de BOS-pomp (Benzine, Olie, Smeermiddelen) weer een einde aan de kortstondige herhalingsoefening. Dat betekent echter nog niet het einde van de Dikke DAF, een voertuig waar het Nederlandse leger nog altijd trots op is en dat nog steeds in reserve wordt gehouden. Op onze vraag hoeveel YA's nog inzetbaar zouden zijn kregen we echter maar een enkel kort antwoord: 'Dienstgeheim!'

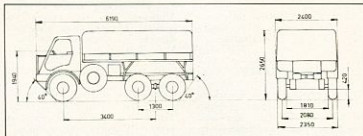
Jeroen Jongeneel



„Daar zie ik nog een modderspatje, soldaat.“



Aftanken en wegwezen.



TECHNISCHE GEGEVENS MOTOR: type Hercules JXL, zescilinder zijklepper, cilinderinhoud 5560 cm³, boring 101,6 mm, slag 114,3 mm, compressieverhouding 6,5:1, vermogen 131 pk bij 3200 min⁻¹, maximum toestaatbaar toerental 2800 min⁻¹, koppelp 37,5 mkg bij 1400 min⁻¹. **TRANSMISSIE:** constant mesh vijfversnellingsbak met reductiebak. **REMMEN:** hydraulisch met luchtbekrachtiging. **ONDERSTEL** voor starre as, achter Trado tandemstel 9,00 x 20 12 ply rating banden. **MATEN EN GEWICHTEN:** lengte 619 cm, breedte 240 cm, hoogte 205 cm, gewicht 6000 kg, laadvermogen 3000 kg, max. aangehaakte last 3000 kg, wielbasis 340 cm, spoorbreedte voor 208 cm, spoorbreedte achter 208 cm. **PRESTATIES:** max. toegestane snelheid 70 km/h, max. bereikbare snelheid 82 km/h, max. hellingshoek 50% (45 graden), waadvermogen 75 cm.