

VERGANE GLORIE.

Vrachtauto, Algemene Dienst: 3 ton, 4 x 2, 2 DL, DT 3 / A 30. [DAF]

Vrachtauto, Algemene Dienst: 4 ton, 4 x 2, 2 DL, A 40. [DAF]

Deel 10

P. Smits

Historie.

P.N.M.A. van der Baan schrijft over de A30 in zijn artikel "De geschiedenis van de DAF, DT 3/A 30." het volgende. De vrachtauto A30 gezien mag worden als moeder van de civiele en militaire DAF vrachtwagens. De broers Hub en Wim van Doorne speelde al enige tijd met het plan een fabriek voor vrachtwagens op te zetten. Als aanzet van dit plan ontwikkelden zij reeds in het tijdvak 1943/1944 een tweetal vrachtwagens.



Afb 01:

Uitvoering van de DAF A40 uit de serieproductie met kenteken KR-12-59. Voor de ombouw, medio 1954 reed het voertuig rond als D 40 munitietransporteur.

De vijf-tonner, model DT 5 was uitgerust met een frontstuercabine met de krachtbron in de cabine. Het onderstel was direct afgeleid van de aanhanger en opleggertechniek. Ook de tientonner, model DT 10 kende een cabine van het frontstuurtype. Verder dan de fase van het prototype zijn beide modellen vrachtauto's niet gekomen. Het plan om vrachtauto's te ontwikkelen en te produceren bleef in de gedachten van de beide heren spoken.

Medio 1948 besluiten de gebroeders over te gaan tot de bouw van een productiebedrijf voor vrachtauto's onder firmanaam "Van Doorne Automobielen Fabriek N.V.". De N.V. werd medio oktober 1948 opgericht. Ook werd begonnen met de bouw van een nieuwe fabriek aan de Geldropseweg te Eindhoven. Op 14 april 1950 werd de fabriek officieel geopend. Begin april was de productie van vrachtwagens in het nieuwe pand langzaam opgestart.

In het verleden hadden reeds gesprekken met Nederlandse Defensieorganisatie plaats gevonden. Waaronder met luitenant-generaal J.J.C.P. Wilson. Lgen Wilson bekleden in de periode van mei 1946 tot mei 1949 de functie van Kwartiermeester Generaal [KMG]. Naar aanleiding van de gevoerde gesprekken, werd besloten een offerte op te stellen. De offerte betrof een mogelijke levering van 250 vrachtauto 3-ton van het type DT 3. Naar aanleiding van de uitgebrachte offerte bracht op 2 februari 1949 bracht een delegatie van de Koninklijke Landmacht een bezoek aan DAF. De reden van dit bezoek details van de uitgebrachte offerte te bespreken. Naast de Directeur Aanschaffingen Koninklijke Landmacht Kol. J.D. Backer bestond het gezelschap uit de Lt.kol. Stoorvogel en Lt.kol. van Hulst.

Vijf maanden na het bezoek van de Directeur Aanschaffingen KL vond op 21 juli 1949 de ondertekening plaats een leveringsopdracht. De leveringsopdracht omvatte de productie en levering van 263 vrachtwagens ten behoeve van de KL, type DT 3 (later omgedoopt naar A 30). Op 31 december van hetzelfde jaar tekende de KL een vervolgorde bij DAF. Deze order voorzag in de levering door DAF van nog eens 200 wielvoertuigen van het type A 30. Voor zover bekend is op deze dag ook een leveringsorder getekend van een afwijkend type vrachtwagen. Het betrof 99 chassis van de vrachtauto A 30 in een militaire versie. De militaire versie van de A 30 betrof een 6 x 6 terreintrekker welke werd omschreven als YA 306. Echter de bestelling van de terreintrekker YA 306 werd later gepasseerd door de leveringsopdracht van de 6 x 6 artillerietrekker 3 ton 6x6 type YA 318 van DAF.

De Vrachtauto, Algemene Dienst, 3 ton, 4x2, DT 3/A 30 [DAF] dient te worden ondergebracht in de categorie civiele militaire wielvoertuigen. Dat wil zeggen, er zijn geen wijzigingen in de basisconstructie aangebracht ten behoeve van het militaire bedrijf.

Noot.

Tot 11 maart 1953 vormde de Luchtstrijdkrachten (L.S.K.) een onderdeel van de grondstrijdkrachten. Bij Koninklijk Besluit werd de Luchtmacht op de vernoemde datum een autonoom krijgsmachtdeel en het predicaat 'Koninklijk' toegewezen. Door de acteur is de gemaakt de A 30, alsmede de A 40 te volgen welke zowel bij de KL als de KLu zijn ingestroomd te beschrijven.

Technische beschrijving.

De lengtedragers van het chassisraam van de A30 waren opgebouwd uit in een U vorm geperste stalen plaat. Door de persing werd een U balk verkregen van 180 bij 75 mm. Het toegepaste stalen plaat kende een dikte van 5 mm. Een vijftal dwarsverbindingen, met eenzelfde dikte, zijn door middel van een elektrische lasverbinding met de lengtedragers tot een geheel getransformeerd. Daarbij kende de dwarsverbindingen eenzelfde dikte, hadden dezelfde mechanische bewerking ondergaan als de lengtedragers. Door te kiezen voor deze constructiewijze was een stevige basis gecreëerd met een breedte van 860 mm en een lengte van 5900 mm. De montagepunten voor de bladveren zijn zodanig gemonteerd dat het wielvoertuig een wielbasis had van 3400 mm. Voor de voortbeweging van de vrachtauto A 30 werd gebruik gemaakt van een benzinemotor type zijklepper van Amerikaanse origine. Bij de Hercules krachtbron waren de cilinders in lijn gemonteerd. De krachtbron van het type JXE kende een cilinderboring van 88,89 mm met een zuigerslag van 107,95 mm. Daarmee was een zescilinder krachtbron geconstrueerd met een slagvolume van 4,014 liter. Bij 3200 omwentelingen per minuut kwam een maximaal afgegeven vermogen van 91 paardenkrachten beschikbaar. Daarmee



Afb 03:

Prototype van KL uitvoering van de Vrachtauto,
Algemene Dienst: 3 ton, 4x2, 2 DL, DT 3 / A 30 [DAF] .

Goed zichtbaar de bank voor het vervoer van personeel
en het nog ontbreken van de oorlogsverlichting.

[Bron: DAF folder 1950]

Via een kanaal in het motorblok werd de olie naar een verdeler gestuwd. Deze verdeler distribueerde de olie naar de diverse te smeren punten.

Aan de linker achterzijde van het motorblok was de brandstofpomp gemonteerd. Daarbij werkte de toegepaste brandstofpomp volgens membraanprincipe. Ook nu dreef een excentriek op de nokkenas net als de oliepomp de brandstofpomp aan.



Afb 02:

Vrachtauto, Gesloten Opbouw, Aangebouwd: 3 ton, 4x2, 2 DL,
A-30 [DAF] ingericht t.b.v. Welzijnszorg.

[Bron: Collectie Dhr W. den Dunnen / NIMH]

was met de DAF A30 een maximaal snelheid haalbaar van 70 kilometer per uur. Het maximum koppel van 25,8 kgm werd bij bereikt bij 1400 omwentelingen per minuut. Een bovenliggende nokkenas was vier maal gelagerd. Bij de krukas waren zeven bronzen lagerschalen toegepast. Het gemiddelde brandstofverbruik van de krachtbron bedroeg 1:3. Bij een mee te voeren brandstof voorraad van 100 liter benzine kwam het rijbereik uit op 300 kilometer. Aan de krachtbron van het voertuig was een gesynchroniseerde versnellingsbak van producent Fuller gekoppeld. De versnellingsbak was dusdanig geconstrueerd dat de chauffeur kon beschikken over vier gangen voorwaarts een gang achterwaarts. Tussen de krachtbron en versnellingsbak was een koppeling gemonteerd. Deze koppeling was opgebouwd uit een droge koppelingsplaat met een diameter van 280 mm en drie drukvingers. De aandrijving van de vrachtauto geschied via de achterwielen (4 x 2).

Alle bewegende en draaiende delen van de krachtbron werden onder druk gesmeerd. Een excentriek op de nokkenas dreef de tandradoliepomp aan.

De tandradpomp zoog de olie op uit het middengedeelte van het carter.

De volkomen gesloten valstroom-carburator kende twee verstuivers. Door het toepassen van deze constructies betekende dit dat alle lucht ook voor de ontlichting en nullastspoeier via het luchtfilter werd aangevoerd. De gemonteerde acceleratiepomp werd mechanisch in werking gesteld. Daarentegen werd de vollastspoeiersysteem bediend door de onderdruk van de verbrandingsmotor.

Het vermogen dat de motor leverde werd via de versnellingsbak aan de aangedreven achteras overgedragen.

Tussen versnellingsbak aan de aangedreven achteras was daartoe een aandrijfvas ook wel cardanas gemonteerd. De aandrijfvas van Spicer was verdeeld in twee secties welke in het midden door een tussenlager werd ondersteund. Daarbij was het eerste deel van de aandrijfvas van een kruiskoppeling voorzien. Het tweede deel telde twee kruiskoppelingen. Alle kruiskoppelingen waren voorzien van naaldlagers. Daarbij was alleen het eerste deel van de aandrijfvas uitgerust met een schuifkoppeling.

De vrijdragende achteras had een overbrengsverhouding van 5,67 op 1 welke tot stand kwam door het toepassen van een enkelvoudige pignion kroontandwielconstructie. In vakjargon werd deze constructie aangeduid als Hypold tandwielverhouding. Op de achteras, met een spoorbreedte van 1702 mm, waren 5.00 x 20 metalen velgen gemonteerd met 7.50 x 20 banden. De achteras kende een dubbele montage van de luchtbanden. Bij de KL werd de dubbele montage aangeduid als "DL" in ondermeer de benaming van het uitrustingsstuk.

De in rubber opgehangen verenpakketen waren opgebouwd uit veerbladen met een dikte van 10 mm en een breedte van 80 mm. Het veerpakket voor de vooras kende een lengte van 1200 mm en telde vijf veerbladen. De afstand tussen de beide veerstoelen voor de vooras bedroeg 790 mm. Bij de achteras waren veerbladen toegepast met een lengte van 1300 mm. Het toegepaste veerpakket voor de achteras telde zeven stuks. Voor de achteras bedroeg de afstand tussen de veerstoelen 1020 mm. Het veerpakket was aan de vooreinde in rubber gemonteerd, zonder veerschommel en zonder smering. Aan de achtereinde waren de veren slepend gemonteerd. Als extra waren vier hulpveren gemonteerd.

De Timken vooras was geproduceerd uit smeedstaal en kende een I-vormige doorsnede. Om de massa over de wielnaven te verspreiden waren conische rollagers toepast. Bij een spoorbreedte van 1760 mm kende de vooras een draagvermogen van 2750 kilogram. De voorwielen zijn door middel van rechte fuseepennen draaiende aan de vooras gemonteerd met een vlucht van 1,5 graden.

Het toegepaste remsysteem was opgebouwd volgens het hydraulisch principe met vacuumbekrachtiging. Het hydraulische remsysteem was opgebouwd uit een aantal componenten. Daaronder een hoofdremcilinder met servomechanisme en een viertal remcilinders. Hierbij waren rondom remtrommels gemonteerd. Aan de voorzijden waren remschoenen toegepast met een afmeting van 406 bij 57 mm. Bij de achteras waren remschoenen van 412,75 bij 76 mm gemonteerd. Als bij elkaar opgeteld leverde dit een geremd oppervlak op van 2.060 vierkante centimeter op.

De stuurinrichting is opgebouwd uit een stuurhuis op basis van het worm-en-dubbele-nok-type systeem. Voor de verbinding van het stuurhuis en voorwielen waren stuurstangen toegepast.

De elektrische installatie was uitgevoerd in 6 Volt. Aan de basis van het elektrische systeem stond een 6 volt accu met een vermogen van 105Ah/uur. Voor het opladen van de accu was op de krachtbron een dynamo gemonteerd met een afgegeven laadstroom van 15 Ampère. Tevens verzorgt de dynamo de stroomvoorziening van een aantal elektrische componenten. Ter beveiliging tegen overbelasting is het elektrische systeem verdeeld in zeven groepen. Elke groep kenden een eigen zekering. De cabine was opgebouwd uit een frameconstructie afgedekt met plaatstaal. In het hoge, gewelfde dak van de cabine was een mangat aanwezig. Echter er was geen mogelijkheid om een affuit te plaatsen. Om gebruik te kunnen maken van het mangat was op de inwendige motorkap een



Afb 04:
Prototype van de A 414 als 6x6 versie. Dit type is nooit in productie genomen.

opklapbaar platform gemonteerd. In de achterwand van de cabine was een luik gemonteerd. Daarmee was contact mogelijk tussen de cabine en laadbakbezetting. De bovenste helft van de zijruiten in de portieren bestonden uit mica.



Afb 05:

Vrachtauto, Overdekt: 3 ton, 4x2, 2 DL, A-30 [DAF].

[Bron: NIMH / AKL 046362]

De DT 3 /A 30 was aangekocht voor vervoer van goederen en manschappen. Ten behoeve van het vervoer van personeel was de 3,950 meter lange laadbak uitgerust met geleidestrips in de houten vloer. Deze geleidestrips waren aan weerszijden van de hartlijn van de laadbak aangebracht. In de geleidestrips kon een uitneembare dubbele zitbank in de laadbak worden geplaatst. Daarmee verkreeg men zitruimte voor 16 manschappen. De neerklapbare zijborden en het achterbord waren vervaardigd van hout in een metalen frame. Drie togen droegen het plaatstalen dak dat boven de laadbak was aangebracht. De laadbakoverdekking en cabine vormden een integraal geheel. Het plaatstalen dak werd door d KL aangeduid als overdekking. De open zijkanten en de achterkant konden worden afgesloten, met oprolbare zeilen.

Bij de vrachtauto's die bestemd waren voor de L.S.K. kende een gewijzigde carrosserie en opbouw toegepast. De vaste drie togen met een vaste overdekking bij de KL versie zijn vervangen door vijf uitneembare gebogen togen. De laadbak werd bij de L.S.K. versie afgedekt met een waterafstotend canvasdoek in de kleur groen. Twee neerklapbare banken, die met drie door lederen hoës beschermde kettingen, waren aan de togen bevestigd. Deze neerklapbare banken verving de uitneembare dubbele zitbank die bij de Landmacht versie was toegepast.

In de loop van 1950 werd de A30 doorontwikkeld tot de DAF A 40. Deze vier-tonner had een zwaarder chassis (200 bij 75 mm0 met een wielbasis van 3,600 meter. De A30 werd uit het productieprogramma genomen ten gunste van de A 40 serie. Ook van deze laatste serie zijn ten behoeve van de diverse krijgsmacht delen voertuigen besteld.

Noot.

In het eerste leveringscontract waren voor 100 wielvoertuigen dubbele (uitschuifbare) langsbanken voorzien. Later bij het tweede leveringscontract was de levering van 363 dubbele langsbanken opgenomen. Voor elk A30 was een dubbele langsbank ter beschikking. Gesteld kan worden dat de A 30 primair was bedoeld voor het transport van personeel.

Ministerie van Oorlog en de DAF A 30 / A 40.



Afb 06:

Medio mei 1950 leverde DAF de eerste van de 463ste bestelde vrachtauto type A 30 bij de Nederlandse grondstrijdkrachten af. Onder kentekennummers KR-30-00 tot en met KR-34-62 waren de vrachtauto's opgenomen in het voertuigenbestand van de Koninklijke Landmacht. Een zevental A 30 zijn later omgenummerd naar KR-73-67 / 70 / 94 / 95 / 96 / 99. In de bevoorradingslijnen kende men dit wielvoertuig onder het natostocknummer ((nsn) 2320-17-015-0044. Aan het nsn was de officiële benaming "Vrachtauto, Overdekt: 3 ton, 4x2, 2 DL, A-30 [DAF]" gekoppeld.

Vrachtauto, Gesloten Opbouw, aangebouwd: kantine, 3 ton, 4x2, 2 DL, A-30 [DAF] met aangekoppelde Aanhanger, Kantine: 2 wielen, 1 ton.
[Bron: NIMH]

Een derde bestelling werd ondertekend op 11 augustus 1950 en omvatten 60 vrachtwagens A 30. Deze 60 vrachtwagens waren bestemd voor de Luchtstrijdkrachten (L.S.K.) en kende een andere type opbouw. Daarmee kwam het totaal aantal beschikbare A30 wielvoertuigen op 523 exemplaren. De Vrachtauto A 30 welke voor de L.S.K. waren aangekocht, kregen de registratienummers LSK 1566 tot en met LSK 1625. Op een later tijdstip werden de registratienummers gewijzigd in LM-15-66 tot en met LM-16-25.

Op 28 december 1950 werd een overeenkomst getekend voor de levering van veertig D 40 chassis. Dit chassis was uitgerust met een dieselmotor van Perkins. Deze vrachtwagens waren bestemd te worden ingezet als "buskruitwagen" of te wel als vrachtwagen voor munitietransport. Door de firma Pennock werd de opbouw van de dubbele cabine verzorgd. De vijftig munitietransporteur type D 40 vrachtwagenchassis waren door de KL. Bij de aflevering werden aan deze serie wielvoertuigen de kentekens KN-15-01 tot en met KN-15-40 toegewezen. In de loop van 1954 kregen de voertuigen een andere bestemming en ontdaan van de dubbele cabine en dieselmotor.

Voor de LSK werden ook DAF's A 40 verworven. De eerste opdracht gedateerd 8 augustus 1951 omvatte 38 vrachtwagens A 40 en vijf chassis type A 40 zonder laadbak. Op 18 december 1952 plaatste de L.S.K. een vervolgorde voor 75 vrachtauto's van het type A 40. Van deze serie diende er 35 zonder laadbak te worden geleverd. De beide orders van totaal 118 viertonners werden door de LSK onder twee kentekenseries in het voertuigenbestand opgenomen. De eerste bestelorder van 43 wielvoertuigen kregen in eerste instantie de registratienummers LSK 1773 tot en met LSK 1815. Op een later tijdstip zijn deze gewijzigd in de kentekens LM-17-73 tot en met LM-18-15. Onder de kentekens LM-04-43 tot en met LM-05-17 werd de tweede serie opgenomen. Voordat de kenteken werden gewijzigd naar LM-serie droegen de voertuigen de registratienummers LSK 2243 tot en met LSK 2317.



Afb 07:

Ook dit was voor de Vrachtauto A-30 een niet alledaagse kennismaking.

[Bron: NIMH]

Zes vrachtauto's, waarvan de leverings-opdracht onbekend is, kregen de kenteken LM-15-44 tot en met LM-15-49.

Aanvankelijk was aan deze serie vrachtwagens de registratienummers LSK 1544 tot en met LSK 1549 toegekend. Deze opdracht is vermoedelijk in de loop van 1951 bij DAF geplaatst.

Bij de A 40 voor de LSK wijkt de lay-out van de cabine op een tweetal punten af ten opzichten van de KL versie. Het hoge dak blijft bij de KL versie behouden maar het mangat is niet meer toegepast. Bij de voertuigen bestemd voor de LSK blijft het mangat gehandhaafd maar nu op een verlaagd cabinedak.

Tegen het einde van 1952 ontving DAF van de KL een order voor de levering van twee chassis type A 40. Door de Firma Domburg te Montfoort werden deze twee A 40 chassis in 1953 opgebouwd tot broodwagen. De brooduitvoering stond te boek als "Vrachtauto, Gesloten Opbouw: brood, 3 ton, 4x2, 2 DL, A-40 [DAF]" met nsn 2320-17-800-6440. Aan de twee broodauto waren de kentekens KR-38-60 en KR-38-?? toegekend. Bovendien werden er uit de serie A 30 vrachtwagens van de KL nog eens twee vrachtwagens omgebouwd tot broodwagen. Deze twee werden na de ombouw door de KL aangeduid als A 40. Een van deze beide broodwagens droeg het kenteken KR-31-18. In totaal heeft de KL vier A 40 broodauto's in dienst gehad.

Begin 1954 werd een order geplaatst voor de levering van veertig onderstellen van het type D 50 zonder motor. Het betrof een onderstel met een laadvermogen van vijf ton. Het D 50 onderstel diende te worden opgebouwd met de te demonteren opbouw en cabine van de D 40 munitiewagens. Ook de dieselmotor werden uitgebouwd en in het nieuwe D 50 chassis geplaatst. Aangenomen mag worden dat de oorspronkelijke D 40 onderstellen voor het munitietransport te licht waren. Dit type wielvoertuig stond bij de KL geregistreerd als "Vrachtauto, Gesloten Opbouw, Aangebouwd: munitieervoer, 4 ton, 4x2, 2 DL, D50 [DAF]". Aan de munitietransporteur was het nsn 2320-17-022-0055 toegekend. Op de vrijgekomen D 40 chassis werd een benzinemotor met een cabine gemonteerd. Met de ombouw werd ook de typeaanduiding gewijzigd naar A 40. Van de vrijgekomen chassis zijn er twintig bij het Haagse bedrijf Kloosterman opgebouwd als kantinewagen. Aan de kantineauto's werden de kentekenserie KR-09-75 tot en met KR-09-94. De overige twintig chassis werden enige jaren later opgebouwd tot vrachtwagen met huif. Voor de twintig vrachtwagens waren de kentekennummers KR-12-52 tot en met KR-12-71 beschikbaar.

De Koninklijke Marine nam in de periode 1951-1953 een aantal chassis van de A 40 en A 50 in gebruik. Het betrof slechts een kleine serielevering van respectievelijk 10 en 8 wielvoertuigen. Daarnaast nog zes voertuigen van de zwaardere A60 versie. Ook werd bij dit krijgsmachtdeel een kleine serie van het type A 414 in dienst genomen. Deze versie wordt beschreven in het hoofdstuk "Bijzondere ontwikkeling".

Pas medio 1966 werd de laatste vrachtwagen A 30 door de KL afgevoerd uit het voertuigenbestand. De laatste op een Noord-Brabantse autosloperij aanwezige wrak van de A 30 in rond 1994 verschroot.

Een aantal vrachtauto; van het type DAF A 30 werd ter beschikking gesteld aan Koninklijke Marechaussee. Daarbij werden de bumper van de wielvoertuigen wit geschilderd. Ook werd een Nassaublauw schild met daarop de tekst "Koninklijke Marechaussee" op de bumper gemonteerd.

Wat nog rest.

In de collectie van de Regimentsverzameling van de Technische Dienst der Koninklijke Landmacht bevindt zich een A 40. Dit betreft een oorspronkelijke D40 onderstel uit 1951. Na 1957 is het voertuig omgebouwd naar de A 40 vrachtwagen configuratie met het kenteken, KR-12-53 met chassisnummer A40-702. Dit voertuig is één van de oudste nog bestaande en rijdende DAF vrachtwagen.

Bijzondere ontwikkeling.

Reeds in de verkennende fase voor de levering van de vrachtauto A 30 werd gesproken over een 6 x 6 versie op basis van de A 30. Medio december 1949 presenteerde DAF op papier het ontwerp het "Chassis DAF YA 306 met voorwielaandrijving, Trado en Lier". Daarbij maakte DAF, voor wat betreft de achtersaandrijving, gebruik van een techniek die oorspronkelijk stamt uit 1934. Het TRADO

balanceur systeem was in samenspraak met toenmalige eerste luitenant der Artillerie Ir. van der Trappen door DAF ontwikkeld. Met dit systeem was men in staat op een snelle en goedkope wijze de bestaande 4 x 2 wielvoertuig om te bouwen naar een 6 x 4 of 6 x 6 versie. Naast de TRADO balanceur was de YA 306 ook uitgerust met een door DAF ontwikkelde lierinstallatie met automatische trekhaak.

Voor de ophanging van de aangedreven voorwielen was de constructie van een torsietaafvering voorzien. Hierdoor was een onafhankelijke vering van de voorwielen ten opzichten van elkaar mogelijk. Deze constructiewijze, maar dan verbeterd, zien we later terug bij de YA 126 en 328 vrachtwagens van DAF. De aandrijving van de voorwielen geschiedt vanuit een, tegen het chassis gemonteerde differentieelhuis. Zowel aan de zijden van het differentieelhuis als aan de zijde van de voorwielen, was een kruiskoppeling toegepast.

Er werd aanvankelijk vermeld dat er door de KL, reeds in het laatste kwartaal van 1950, 99 exemplaren van YA 306 waren besteld. Vast staat dat de YA 306 nooit is geproduceerd, laat staan een prototype. Aanzienlijke wijzigingen en verbeteringen aan het chassis van de terreintrekker leidde uiteindelijk naar een nieuw ontwerp. Begin december 1950 presenteerde DAF de artillerietrekker DAF YA 318, de voorganger van de fameuze "Dikke DAF".

Op basis van de A 40, ontwikkelde DAF een 4x4 versie, de A 414. Op het bestaande concept van de A 40 is in de aandrijflijn een reductiebak/verdeelbak opgenomen. Dit voertuig kende echter geen lier/trekhaak inrichting. Bij de A 414 zijn ook de stuurstangen verplaatst. Deze waren boven de aangedreven vooras gemonteerd, waardoor de bodemvrijheid van voertuig werd verbeterd. De aandrijving van de vooras vond op conventionele wijze plaatst en wel door middel van één cardanas. In het hoge cabinedak was een mangat met scharnierende afdekking gemonteerd. Op basis van de A 414 zijn een verbindingsvoertuig, een kipperversie en een vrachtauto ontwikkeld. De A 414 is door de Koninklijke Marine [KM] in gebruik genomen. De KM beschikte over 51 exemplaren van type A414 en een A424.

DAF ontwikkelde en produceerde op basis van het A 414 chassis een prototype van een 6 x 6 voertuig. Waarschijnlijk vond deze ontwikkeling plaats begin 1953. Bij deze ontwikkeling was de achteras vervangen door een trado-constructie.

Bronnen en geraadpleegde literatuur.



Afb 08:

Het eindstation van de Vrachtauto A-30 als opleidingsobject bij de Camouflageschool te Reek.

[Bron: NIMH]

(o.m. contracten).

Bediening en Onderhoud DAF Vrachtwagen Chassis, Type A 30, 1950.

De geschiedenis van de DAF, DT 3/A 30, P.N.M.A. Van Der Baan, Mars et Historia, 29ste Jaargang nummer 1 - januari/maart 1995.

Nederlandse militaire voertuigen, E.W. van Popta/Dr C.M. Schulten, uitgave van Van Holkema en Warendorf- Bussum, 1978.

DAF 7-Streppers, Hans Stoovelaar, uitgave Aprilis – Zaltbommel, 2003

De eerste na-oorlogse DAF voor Defensie, J. Groen, De Tank, december 1974.

Nederland gaat auto's bouwen, Auto- en Motortechniek.

Mars et Historia: 29ste jaargang, nummer 1 januari/maart 1995 artikel van P.N.M.A. van der Baan: De geschiedenis van de DAF DT, de moeder aller civiele en militaire DAF vrachtwagens

Mars et Historia: 37ste jaargang, nummer 4 -

oktober/december 2003 artikel van P.N.M.A. van der Baan: DAF fabriek bestaat 75 jaar.

Archief Sander Ruys (o.m. kentekens) en Wim den Dunnen

