

IN ACTION



IMMER DIE RICHTIGE LÖSUNG



DRIVEN BY QUALITY

GUT BREMSEN. BESSER FAHREN. INTARDER!

Wer gut bremst, fährt besser. Wer besser fährt, fährt wirtschaftlicher, sicherer und umweltfreundlicher. Die hydrodynamische Strömungsbremse ZF-Intarder ermöglicht Bremsen ohne Fading und Verschleiß, entlastet die Betriebsbremsen um bis zu 90 Prozent und senkt dabei gleichzeitig die Wartungskosten. Über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs betrachtet, eröffnet der Intarder so ein beachtliches Einsparpotenzial, das eine schnelle Amortisation gewährleistet. Zusätzlich profitiert die Umwelt von reduzierten Bremsstaub- und Lärmemissionen. Wer sich für den ZF-Intarder entscheidet, ist einfach besser unterwegs.
www.zf.com/intarder



MOTION AND MOBILITY



- 4** DAF NEWS
- 6** ANWENDUNG Jeder Kunde ist einzigartig, genauso wie jeder DAF. **Weil DAF immer eine richtige Lösung bereithält.**
- 13** Wahl des DAF Euro 6 XF zum **"Polish Truck of the Year 2014"**
- 14** KLIMA DAF kümmert sich um die Klimabedingungen im Fahrerhaus. **Ein fitter Fahrer ist ein sicherer Fahrer.**
- 18** BELEUCHTUNG Lkw-Beleuchtung von der Birne bis zu LEDs. **Sicherheit und Komfort gehen Hand in Hand.**
- 20** KOMPONENTEN Vervaat: Technologische Höhenflüge mit **Bodenständigkeit**
- 22** AFRIKA DAF ist die beliebteste Lkw-Marke in Ghana.
- 24** ANWENDUNGEN DAF: Eine **effiziente Lösung** für jeden Einsatz.
- 27** PACCAR WORLD

EFFIZIENZ BEGINNT MIT MASSGESCHNEIDERTEN PRODUKTEN

Nach ein paar schwierigen Jahren gibt es nun verschiedene Anzeichen für eine wirtschaftliche Erholung. Hinweise darauf sind zum einen ein stärkeres Vertrauen der Verbraucher und der Industrie und außerdem die in diesem Jahr für Europa erwartete Wachstumsrate von 1,2 %. Die Transportunternehmen verzeichnen eine Zunahme des Transportvolumens auf das Niveau von Ende 2011, und in den ersten drei Monaten dieses Jahres nahmen die deutschen Behörden 6 % mehr an Lkw-Maut ein als im gleichen Zeitraum des Vorjahres; ein bedeutsamer Hinweis auf eine Zunahme der gefahrenen Kilometer im Güterverkehr.

Trotz dieser positiven Signale, bleiben Effizienz und Kostenmanagement für den Transportunternehmer wichtiger denn je. Gemeinsam mit einem Netzwerk aus professionellen Händlerbetrieben können wir Sie hierbei effektiv unterstützen. Wir bieten Ihnen ein hochmodernes und umfangreiches Produktsortiment mit einem ebenso umfassenden Serviceangebot hinter dem Produkt: MultiSupport-Reparatur- und Wartungsverträge und Finanzdienstleistungen von PACCAR Financial. Nicht zu vergessen der zügige Teile-Service von PACCAR Parts mit hochmodernen Vertriebszentren in ganz Europa und darüber hinaus. Das alles finden Sie unter dem einen Dach Ihres DAF-Partners. "Alles aus einer Hand" bedeutet, Sie haben nur einen Ansprechpartner für alle Belange, die Ihren Fuhrpark betreffen.

Und das ist noch nicht alles: Effizienz beginnt mit der Spezifikation des richtigen Fahrzeugs, das perfekt auf die Kundenanforderungen abgestimmt ist. DAF-Partner verfügen nicht nur über die Kenntnisse und Erfahrungen, um Ihnen mit der besten Beratung zur Seite zu stehen, sondern auch über die modernsten Computersysteme zur Unterstützung. Nicht zuletzt bietet DAF eine außerordentlich umfangreiche und effiziente Produktpalette. Zugmaschinen und Solo-Lkw. Fahrzeuge mit zwei, drei oder vier Achsen, entweder einfach oder doppelt angetrieben, mit Tag- oder Fernfahrerhaus, LF, CF, XF. Drei Fahrzeugkonzepte, eine Philosophie: Qualität bis ins kleinste Detail. Haltbar und zuverlässig, für maximale Einsatzfähigkeit. Egal ob Sie auf Verteilerverkehr, kommunale Transporte, die Baubranche, Transportanwendungen in der Landwirtschaft oder internationalen Fernverkehr spezialisiert sind, Sie finden immer einen maßgeschneiderten DAF für Ihre Anwendungen. DAF-Lkw sind auf optimalen Fahrerkomfort und vor allem geringe Kosten pro Kilometer und hohe Effizienz ausgelegt. Es gibt immer einen DAF, der Ihren Transportanforderungen entspricht.

DAF

A PACCAR COMPANY

Impressum:

In Action wird von DAF Trucks N.V. herausgegeben.

Redaktion: Corporate Communications-Abteilung

P.O. Box 90065, 5600 PT Eindhoven, Niederlande

www.daf.com

Konzept und Realisierung: GPB Media B.V., Leiderdorp
Niederlande

Ron Bosen

Vorstand,
Marketing und Vertrieb





Der fünftausendste DAF mit PACCAR Aufbau ab Werk wird von Ron Augustyn, dem geschäftsführenden Direktor von Leyland Trucks (rechts), an Paul Gatti (Direktor der Fuhrpark- und Wartungs-Services bei Royal Mail) übergeben.

IM SIEBTEN HIMMEL MIT DEM NEUEN XF

Roby Vissenberg, Direktor des belgischen Unternehmens Nirotrans, ist im siebten Himmel mit seinen ersten beiden Euro 6 XF-Zugmaschinen von DAF. Eine von ihnen hat bereits einen Stand von 100.000 km Kilometer auf dem Tacho. "Als Spezialist für den Transport von Teilen für die Luftfahrtindustrie verbringen wir einen großen Teil unserer Zeit auf der Straße", erklärt er. "Das bedeutet, dass wir recht schnell viel Erfahrung mit der neuen Generation der Euro 6-Fahrzeuge sammeln konnten".

Nirotrans hat gerade drei weitere neue Euro 6 XF-Lkw erworben. "Wir haben uns in den letzten Monaten deutlich vergrößert", sagt Vissenberg. "Alles in allem haben wir 20 neue Euro 6-Lkw gekauft, darunter auch Fahrzeuge von anderen Herstellern. Der DAF XF Euro 6 hat eindeutig bewiesen, dass er der kosteneffektivste von allen ist".

LEYLAND TRUCKS FERTIGT DAS FÜNFTAUSENDSTE FAHRZEUG DER DAF-PRODUKTION

Bei Leyland Trucks in Großbritannien lief der fünftausendste Verteiler-Lkw der Baureihe DAF LF mit werksseitig gefertigtem und montiertem PACCAR Aufbau vom Band. Das Fahrzeug ist für den britischen Postdienst Royal Mail bestimmt, deren Fuhrpark bereits aus über 700 DAF-Fahrzeugen mit PACCAR Aufbau besteht.

Leyland Trucks ist der einzige Lkw-Hersteller, der Aufbauten während der Produktion sowohl baut als auch montiert. Auf diese Weise kann die Lieferzeit erheblich verkürzt werden, was die maximale Effizienz und Fahrzeugverfügbarkeit unterstützt.

DAF produziert für den britischen Markt ein komplettes Modellprogramm der LF-Baureihe für den Verteilerverkehr mit einem PACCAR Aufbau. Die Auswahl an Aufbauten enthält auch den verbesserten aerodynamischen Aufbau Aerobody. Dieser Aufbau trägt zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs bei und ist nun auch für Märkte in Kontinentaleuropa erhältlich. Dank der optimierten Aerodynamik sind beim Verteilerverkehr Kraftstoffeinsparungen von über 4 % und ein verringerter CO₂-Ausstoß möglich. Bei einer Dauergeschwindigkeit von 85 km/h ist der neue LF Aerobody bis zu 8 % sparsamer als vergleichbare Fahrzeuge mit herkömmlichem Aufbau.



ZWEITAUSENDSTER DAF CF IN TAIWAN GEBAUT

Unlängst ist der zweitausendste, lokal montierte Lkw DAF CF85 bei der FASC – der Formosa Automobile Sales Corporation – in Taiwan vom Band gerollt. DAF arbeitet seit 2006 in Taiwan und ist Marktführer unter den europäischen Marken. Die FASC ist für Marketing und Vertrieb der DAF Trucks in Taiwan wie auch für die Produktion vor Ort verantwortlich. Neben dem CF baut FASC seit 2013 auch zwei Versionen des beliebten LF-Lkws für den Lieferverkehr.



HOYER TURKEY FÄHRT DAF

Hoyer Logistics ist ein Unternehmen, das weltweit agiert und sich auf den Containertransport von Chemikalien, Flüssigkeiten, flüssigen Lebensmitteln und Öl spezialisiert hat. Die Niederlassung in der Türkei hat erst vor kurzem zehn brandneue Modelle des DAF CF85.460 in Betrieb genommen. Diese Entscheidung beruhte teilweise auf den positiven Erfahrungen, die das Unternehmen bisher mit DAF gemacht hat. Der niedrige Kraftstoffverbrauch, ebenso wie das verhältnismäßig niedrige Gewicht des CF, spielten ebenfalls eine zentrale Rolle. Das Gewicht ist ein wichtiger Faktor, denn beim Transport von Flüssigkeiten zählt jedes zusätzliche Kilogramm.



DAF ROAD SHOW ZWÖLF LÄNDER IN VIER MONATEN

Fünf DAF, allesamt Euro 6-Fahrzeuge, sind vor kurzem zu einer Tour aufgebrochen, um die Händler auf regionalen und nationalen Messen in 13 osteuropäischen Ländern zu unterstützen. Die Karavane wird im Ganzen fast vier Monate unterwegs sein und auf ihrem Weg Händler in Serbien, Bosnien, Slowenien, Kroatien, Rumänien, Griechenland, Mazedonien, Bulgarien, der Ukraine, Weißrussland, Estland und Lettland/Litauen aufsuchen.



„COOLER“ DAF

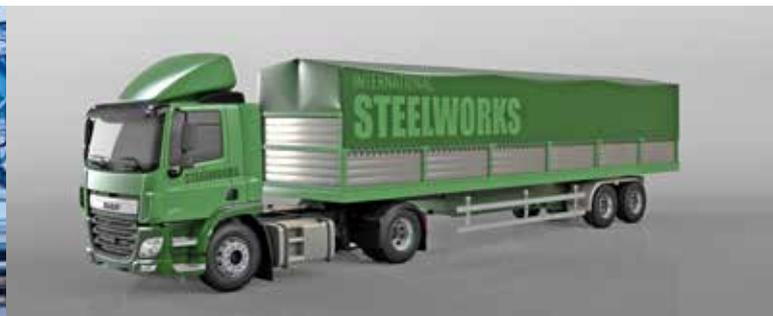
Das wird den Eishockey-Fans des Frankfurter Raums gefallen: Die Firma RICHTER.transporte aus dem nahegelegenen Langenselbold schickt ihren ersten XF Euro 6 auf die Straße, auf dessen Aufbau eine spektakuläre Werbung für die lokale Eishockeymannschaft "Frankfurt Lions" zu sehen ist. Die Idee stammt von Hans-Jörg Richter, dem Geschäftsführer und Inhaber der Firma, der selbst ein eingefleischter Fan der Mannschaft ist. "Ein Geschenk von einem Fan des Clubs", nennt es Richter, der noch nie ein Heimspiel verpasst hat. Die Reaktion der Fans auf Facebook, wo der Lkw bereits mehr als 600 "Likes" erhalten hat, zeigt, dass die Kombination durchaus bemerkt wurde. RICHTER.transporte fährt seit der Firmengründung im Jahr 2006 ausschließlich DAF. "Ich habe alle Fabrikate ausprobiert und bin bei DAF geblieben. Die Betriebskosten, der Kraftstoffverbrauch – DAF erfüllt alle Kriterien", sagt Richter über die Lkw. "Außerdem sind meine Fahrer begeistert von ihnen". Laut Hans-Jörg Richter verbraucht der erste XF Euro 6 bei RICHTER.transporte ungefähr 10 % weniger als sein Vorgänger, der Euro 5 XF105.



Folgen Sie der Route der DAF Road Show unter facebook.com/dafrucksnv

IMMER DIE RICHTIGE LÖSUNG!

Es ist immer ein großer Moment, wenn die Schlüssel zu einem neuen Lkw übergeben werden. Es ist der Höhepunkt eines detaillierten Prozesses, in dem Lkw-Hersteller, Händler und häufig auch der Aufbauhersteller gemeinsam die bestmögliche Transportlösung für den Kunden hervorbringen. Ausgangspunkt für diesen Entscheidungsprozess ist der zukünftige Einsatz des Lkws – welche Erwartungen hat der Kunde und welche Produktspezifikation eignet sich am besten? Mit einer umfangreichen Palette an hochmodernen Fahrzeugen mit zwei, drei oder vier Achsen bietet DAF den passenden Lkw für jeden Einsatzbereich an. Für den Verteilerverkehr, die Baubranche, kommunale Betriebe und Behörden, die Landwirtschaft und den Schwertransport über lange Strecken, denn jeder Kunde ist einzigartig – genauso wie jeder DAF.



DAF BIETET DIE OPTIMALE BASIS IM VERTEILERVERKEHR

Der DAF LF mit einem Fahrzeuggesamtgewicht von 7,5 bis 19 Tonnen und der DAF CF für ein Gesamtgewicht von 18 bis 50 Tonnen und mehr sind ideale Partner für die intensive Liefertätigkeit. DAF kennt die Anforderungen der Transportunternehmer in dieser Kategorie: ein geringes Eigengewicht für eine hohe Nutzlast und vor allem benutzerfreundliche Bedienung. Ein tiefer Fahrerhausboden ermöglicht den perfekten Zugang zum Fahrerhaus, die großen Fensterflächen eine gute Rundumsicht und das kompakte Fahrerhaus sorgt für maximale Wendigkeit. Und natürlich sorgen das besonders leistungsfähige Heizungs- und Belüftungssystem dafür, dass nach dem Öffnen einer Tür im Innenraum schnell wieder angenehme Temperaturen herrschen. Aber es gibt weitere wichtige Faktoren: eine extra hohe Batteriekapazität,

sodass eine häufige Verwendung der Hebebühne nicht zu ungeplanten Ausfällen führt, und Vorderachsen mit der erforderlichen Reserve zur Vermeidung von Überlastungen. Dies ist bei häufigen Fahrten mit Teillasten wichtig.

Natürlich bieten die LF- und CF-Verteilerfahrzeuge auch optimale Wendigkeit. Durch einen Lenkwinkel der Vorderräder von ca. 50° ergibt sich ein sehr kleiner Wendekreis. Der DAF CF ist ebenfalls mit einer gelenkten Nachlaufachse für den städtischen Verteilerverkehr erhältlich, wenn noch größere Nutzlast und Volumen erforderlich sind. Dadurch können ein 7,5 Tonnen höheres Gesamtgewicht ohne Einbußen der Wendigkeit und des maximalen Bedienkomforts beim Rangieren erreicht werden. Ideal zum Beispiel für den Getränketransport.



DAF-BAUFAHRZEUGE: GEBAUT FÜR SCHWERE EINSÄTZE

Nirgends gibt es ein breiteres Spektrum an Transportlösungen als im Bausektor, und DAF ist in der Lage, für jeden Einsatzbereich das passende Fahrzeug anzubieten. Leichte LF 4x2-Kipper zum Transport von Baumaterialien.

Ein fortschrittliches CF 6x2-Fahrgestell mit Vorlauf- oder Nachlaufachse zum Transport von Abfallcontainern. CF und XF 6x2- sowie 6x4-Zugmaschinen. XF 8x4-Zugmaschinen für den Schwertransport für Gesamtzuggewichte bis 120 Tonnen und mehr. Ein doppelt angetriebenes 6x4- oder 8x4-Fahrgestell für Betonmischer oder Kipper. Für besonders große Ladekapazitäten gibt es das 8x2-Fahrgestell mit Vorlauf- und Nachlaufachsen. Für Anwendungen, die einen häufigen Einsatz im Gelände vorsehen, bietet DAF die stabilen Baufahrzeuge der Modellreihen LF und CF an. Die 6x4- und 8x4-Versionen der Modelle CF und XF verfügen über die bekannte Acht-Stangen-Tandemachse mit Nabenuntersetzung von DAF für Einsatzbereiche, bei denen es zu häufigem Geländeeinsatz kommt, und über eine einfache Untersetzung für den Fall begrenzter Geländeeinsätze. Die Acht-Stangen-Tandemachsaufhängung zeichnet sich durch ein günstiges Rollzentrum für maximale Stabilität aus. Dies ist besonders wichtig für Betonmischer-Fahrgestelle.

Die großzügig ausgelegten Gelenkverbindungen tragen zur hervorragenden Zugkraft im Gelände bei. Bei wirklich schwierigem Gelände bieten die Standard-Quer- und Längssperren eine Lösung.

Ferner sind der große Böschungswinkel (25°) und die große Bodenfreiheit (40 cm) der CF 6x4- und 8x4-Ausführung sowie die massive Schutzplatte aus Stahl unter dem Kühler ein wirkliches Plus bei Geländefahrten. Diese Punkte können im Einsatz darüber entscheiden, ob Schäden entstehen oder nicht. Dasselbe gilt für den Stahlstoßfänger, mit dem jeder DAF standardmäßig ausgestattet ist. Da der Fahrer für die Ladung verantwortlich ist und bei Bedarf in den Aufbau schauen muss, sind auf der Fahrerseite des CF-Fahrerhauses eine praktische Trittstufe und ein Handlauf am Dach angebracht. Dies sind nur kleine Details. Sie sind jedoch gut durchdacht und für den Fahrer von hohem Wert. Ein anderes wichtiges Detail: Die Baufahrzeuge von DAF lassen sich sehr leicht reinigen. Sowohl innen als auch außen. Dadurch sehen die Fahrzeuge auch nach intensiver Nutzung schnell wieder gut aus, was für den Restwert und das Firmenimage wichtig ist.

DIE IDEALE BASIS FÜR STRASSENREINIGUNG UND MÜLLFAHRZEUGE

Leichte LF 4x2-Kehrfahrzeuge. Schlammabsaugwagen mit CF 6x2- oder 8x2-Fahrgestell. Ein schweres CF 6x2-Fahrgestell zum Transport von Glassammel- und Müllgroßbehältern. Fahrzeuge für kommunale Aufgaben werden oft in Ortschaften genutzt. Deshalb zeichnen sich die Modelle LF und CF durch ein angenehmes Erscheinungsbild, einfachen Zugang, ausgezeichnete Rundumsicht und optimale Wendigkeit aus. Und selbstverständlich sind sie serienmäßig mit einem hochgradig sauberen Euro 6-Motor ausgerüstet.

Wegen der häufig komplexen Aufbauten in dieser Kategorie ist eine einfache Aufbaumontage wichtig. Deshalb ist das Fahrgestell des DAF LF, CF und XF vollkommen flach. Luft- und andere Behälter befinden sich möglichst an der Innenseite, sodass viel Platz zum Anbringen von Hydraulikanlagen, Halterungen, Kompressoren oder Werkzeugkästen bleibt. Der Rußfilter und die SCR-Einheit der Abgasanlage auf dem CF und XF können je nach dem gewünschten Einsatzbereich des Lkws und des montierten Aufbaus ab Werk an mehreren unterschiedlichen Montagepositionen installiert werden. Der serienmäßige AdBlue-Tank befindet sich an günstiger Position unter dem Fernfahrerhaus und kann auch auf dem Fahrgestell montiert werden. Damit der Aufbau mit Energie versorgt werden kann, bietet DAF ein großes Sortiment an Getrieben, Motoren und Schwungrad-Nebenantrieben an. Es sind ebenfalls

verschiedene Motordrehzahlregler erhältlich. Das einzigartige "DAF Body Builders Module" sorgt dafür, dass viele elektronische Funktionen im Aufbau vom Fahrerhaus aus (und umgekehrt) gesteuert werden können.

Die häufigste Anwendung im kommunalen Bereich ist natürlich die Müllabfuhr. Je nach Verwendung eines Seiten- oder Heckladers wird hierfür ein 4x2- oder 6x2-Fahrgestell mit (gelenkter) Nachlaufachse oder ein 6x2-Fahrgestell mit gelenkter 7,5-Tonnen-Vorlaufachse verwendet. Letztere Konfiguration ist besonders geeignet für die Verwendung als Müllabfuhrfahrzeug mit Hecklader, da die Antriebsachse nicht überladen wird und optimaler Bedienkomfort auf Höfen gegeben ist.





DER EINSATZ IN DER LANDWIRTSCHAFT ERFORDERT FLEXIBILITÄT

Bedienkomfort auf landwirtschaftlichen Gehöften, die Notwendigkeit, Fahrzeuge schnell zu reinigen und zu desinfizieren, kompakte, niedrige Fahrerhäuser zum Vermeiden von Schäden durch Äste – die Landwirtschaft stellt eigene Anforderungen an einen Lkw. Flexibilität ist ebenfalls ein wichtiges Thema. Daher sind Lkw mit Anhängern sehr beliebt.

Ein gutes Beispiel ist das Milchtankfahrzeug: Der Anhänger und der Lkw werden häufig nicht gleichzeitig und am gleichen Ort befüllt. Ein weiterer Grund für die Wahl eines Lkws mit Anhänger ist die Möglichkeit, den Ertrag pro Kilometer zu optimieren, indem die gesetzlich erlaubte Zuggesamtlänge von 18,75 m ausgenutzt wird. Um den Umsatz zu optimieren, verwendet DAF ein leichtes Fahrgestell, das eine hohe Gesamttragfähigkeit ermöglicht. Das ist nicht zuletzt auch für Massengut- und Tanktransporte ein wesentlicher Faktor. Der Freiraum auf dem Fahrgestell

ermöglicht das Aufstellen von Kompressoren ohne großen Aufwand. DAF bietet darüber hinaus in der CF-Produktpalette Motorleistungen bis zu 375 kW/510 PS für Anwendungen an, bei denen maximale Tragfähigkeit wichtig und kompromisslose Leistung unabdingbar sind.

Ein LF 4x2-Fahrgestell mit Kran und offenem Aufbau für die Forstwirtschaft. Ein CF 6x2-Fahrgestell mit gelenkter Nachlaufachse für maximale Wendigkeit für Milchtankfahrzeuge. Ein schweres XF 6x4-Fahrgestell zum Transport von Holzstämmen, bei dem Geländefahrten zur notwendigen Routine gehören. Eine Vielzahl von Transportanwendungen in der Landwirtschaft erfordert auch eine Vielzahl von Transportlösungen. Die DAF-Produktpalette kann Ihnen dies bieten, unterstützt durch die professionelle Organisation der Händler. Unsere Partner wissen, dass Ausfallzeiten insbesondere bei Spezialanwendungen unabsehbare Folgen haben können. ▶



FERNVERKEHR: OPTIMALE EFFIZIENZ PRO KILOMETER

Wenn das Gewicht der Ladung dies erlaubt, kann mit Lkw/Anhängerkombinationen auch der Ertrag pro Kilometer im internationalen Transport optimiert werden. Wo ein Auflieger ein Ladevolumen von bis zu 100 m³ bietet, kann ein Lkw mit Anhänger bis zu 120 m³ erreichen. Nicht umsonst werden beispielsweise Blumen und Pflanzen häufig mit 6x2-Volumenkombinationen mit einem Zentralachsanhänger durch Europa transportiert. Lkw mit Anhänger werden ebenfalls häufig beim Containertransport, beim internationalen Kühltransport und beim Transport mit Wechsellaufbauten verwendet, wie z. B. bei den bekannten deutschen BDF-Ladesystemen. DAF bietet ebenfalls komplette BDF-Lösungen ab Werk an – das Fahrgestell ist bereits komplett mit Rahmen und Twist-Locks ausgerüstet.

Die 6x2-Lkw der CF- und XF-Serie mit Nachlaufachse sichern hohe Tragfähigkeit. Der Kunde hat die Wahl zwischen einer 7,5-Tonnen-Nachlaufachse mit Einzelbereifung und einer 10-Tonnen-Nachlaufachse mit Doppelbereifung. Wenn das größtmögliche Ladevolumen oberste Priorität hat – z. B. beim Transport von

Isoliermaterial oder Haushaltsgeräten –, bietet DAF auch niedrige Fahrgestelle mit einer inneren Beladungshöhe von ca. 3 m an. So kann der Lkw Ladevolumen von bis zu 120 m³ innerhalb der rechtlich zulässigen Grenzen erreichen.

Maximale Effizienz im Fernverkehr bedeutet auch ein Bewusstsein für die Bedürfnisse des Fahrers. Die Baureihe XF bietet die geräumigsten Fahrerhäuser in der Branche und setzt den Maßstab in Bezug auf Arbeits-, Wohn- und Schlafkomfort. Egal ob LF, CF oder XF – ein DAF ist auch die beste Wahl für den Fahrer.

DAF bietet Fahrzeuge für jede Art von Transport und Einsatzbereiche, die auf die individuellen Anforderungen von Fahrern und Transportunternehmern maßgeschneidert sind. Jedes DAF-Fahrzeug wird im Hinblick auf maximale Langlebigkeit und Zuverlässigkeit mit geringen Betriebskosten und hohem Fahrkomfort entwickelt.

EFFIZIENZ BEGINNT BEI DER RICHTIGEN SPEZIFIKATION

Jede Transportanwendung stellt ihre individuellen Anforderungen an den Lkw. Jeder DAF ist ein Einzelstück, das nach Kundenangaben produziert und aus einer großen Auswahl an Fahrerhausausführungen, Fahrgestellen, Antriebssträngen, Nebenantrieben und Achskonfigurationen zusammengestellt wurde. Effizienz beginnt mit der richtigen Spezifikation des Fahrzeugs. Deshalb bietet DAF mehrere fortschrittliche Wissens- und Beratungssysteme an. Alle Systeme tragen zur idealen Kommunikation zwischen dem Kunden, dem Händler und dem Aufbauhersteller bei. Daher spielen sie eine wichtige Rolle bei der Bestimmung und Fertigung der besten Transportlösung. Hier nimmt die Effizienz ihren Anfang.

Der DAF-Partner ist nicht nur mit dem Produkt bestens vertraut, sondern kennt auch seine Einsatz- und Nutzungsmöglichkeiten. Der DAF-Verkaufsberater hat Zugang zu TSI (Truck Sales Information), einem einzigartigen und umfassenden Informationssystem, in dem er alle Informationen zu technischen Daten, Funktionen, Vorteilen und gesetzlichen Anforderungen abrufen kann. Der DAF-Verkaufsberater kann auch TOPEC verwenden, eines der fortschrittlichsten Systeme der Branche zur Berechnung und Konfiguration des richtigen Fahrzeugs. Hierbei werden alle wichtigen Aspekte berücksichtigt: Einsatzbereich, Gewicht und Abmessungen, Wendekreise, Leistung und vollständige Streckensimulationen. TOPEC nutzt diese Daten als Grundlage zur Bestimmung der idealen Fahrzeugspezifikation und kann in der Simulation demonstrieren, wie der Lkw mit einem Auflieger oder Anhänger in der Praxis funktionieren wird. TOPEC bietet

auch eine vollständige Datenbank mit Fahrgestellzeichnungen, die auch in CAD-Konstruktionssysteme importiert werden können.

Ferner hat DAF speziell für die Aufbauarbeitenbranche eine umfangreiche Website eingerichtet: www.DAFBBI.com. Hier finden Sie Informationen, wie zum Beispiel detaillierte Fahrgestellzeichnungen, Datenblätter und branchenspezifische Richtlinien. Sie können außerdem CAD-Dateien zur Konstruktion der Aufbauarbeiten herunterladen, und es gibt 3D-Dateien zum Erstellen einer Visualisierung. Noch umfangreicher ist die Website DAF BodyBuilder Information Plus. Der Zugriff auf diese Adresse ist erst nach der Registrierung über ein Kennwort möglich, und hier finden Sie deutlich umfangreichere Informationen. Ferner können Aufbauhersteller über BBIPlus nach den relevanten Informationen zum Betriebserlaubnisverfahren suchen. Anhand dieser Informationen kann die Betriebserlaubnis für das komplette Fahrzeug, einschließlich des Aufbaus, beantragt werden. Dadurch ist es möglich, für das konstruierte Fahrzeuge innerhalb der EU eine Registrierungsnummer über den Verwaltungsweg zu erhalten. Über 2.000 Aufbauhersteller weltweit haben damit Zugang zu BBIPlus, und es werden jeden Tag mehr.



ALCOA Räder werden seit 1948 entwickelt



DURA-BRIGHT® EVO WHEELS

Verbesserter Schutz • Verbesserte Reinigungsfähigkeit • Ökologischer als Dura-Bright® XBR®
Vereinfachte Wartung • Mehr Glanz



Die nächste Dura-Bright® Entwicklung
Jetzt mit noch besserem Oberflächenschutz!

DAF EURO 6 XF ZUM "POLISH TRUCK OF THE YEAR 2014" GEWÄHLT

▼ Der Preis für den "Polish Truck of the Year" wurde von Alexander Glus überreicht, dem Chefredakteur der Zeitschrift *Polski Traker*, und von Boguslawa Barbare Zimmer, der Verlegerin und Inhaberin des Magazins. Die Auszeichnung ging an Harrie Schippers, den Vorstandsvorsitzenden von DAF Trucks, Ron Bosen, den Direktor Marketing und Vertrieb und an Ron Borsboom, den Direktor der Produktentwicklung.



Der neue DAF Euro 6 XF wurde von den Lesern der bekannten Fachzeitschrift "Polski Traker" zum "Truck of the Year 2014" gekürt. Das Spitzenmodell aus dem DAF-Programm wurde für sein elegantes Design, für die Sicherheitsfunktionen und seinen überragenden Komfort ausgezeichnet.

Der "Truck of the Year"-Award wird von dem Fachmagazin "Polski Traker" vergeben und ist die angesehenste polnische Auszeichnung der Transportbranche. Die Jury setzte sich aus Lesern der Zeitschrift zusammen und sie zollten dem DAF Euro 6 XF ihre Anerkennung wegen seines Komforts, Designs, seiner Sicherheit und auch wegen seinen kraftstoffsparenden PACCAR-Motoren MX-11 mit 10,8 Liter und MX-13 mit 12,9 Litern. Der DAF Euro 6 XF erhielt 640 von insgesamt etwa 1.000 Stimmen. DAF erhält den Preis bereits zum fünften Mal: 1998 war der DAF 95XF der gewählte Gewinner, gefolgt vom CF85 im darauffolgenden Jahr. Der DAF XF105 gewann den "Polish Truck of the Year"-Award in den Jahren 2006 und 2007.

"Diese Anerkennung ist so wertvoll, weil sie direkt von den Anwendern und damit den Lkw-Fahrern selbst verliehen wird", sagt Harrie Schippers, der Präsident von DAF Trucks. "Ich freue mich sehr, dass sie den Euro 6 XF als ihren bevorzugten Fernverkehr-Lkw ausgewählt haben."

EURO TOP CONCEPT: "DAF BIETET EINE PERFEKTE BASIS"

Das belgische Unternehmen Euro Top Concept ist der exklusive Händler in Belgien für Leiteraufzüge und Aluminiumkräne der deutschen Marke Klaas. Die Produkte von Klaas werden auf Lkw, Transporter oder Anhänger montiert. Euro Top Concept beliefert vorrangig Umzugs- und Aufzugsunternehmen, Gerüstbauer, Fachbetriebe für Dachbedeckungen und Solaranlagen, Glaslieferanten und natürlich Kranvermietungen.

DER WECHSEL ZU DAF

Obwohl Euro Top Concept früher Lkw einer anderen Marke als Basis für die Kräne einsetzte, ist das Unternehmen seit der Einführung der Euro 6-Klasse auf den DAF LF umgestiegen. "Dafür gibt es mehrere Gründe", erläutert Dominique Christien von Euro Top Concept. "Zum einen ist der Händler ganz hier in der Nähe und bietet einen ausgezeichneten Service, aber

ebenso wichtig ist die gute Eignung des LF-Fahrgestells für Aufbauten. Der neue LF Euro 6 ist auch bei den Kunden in diesem Markt beliebt, da er einfach schön aussieht. Außerdem ist er sehr komfortabel."



EIN FITTER FAHRER IST EIN SICHERER FAHRER

DAF KÜMMERT SICH UM KLIMATISIERUNG IM FAHRERHAUS

Jeder Fahrer wünscht sich für seine Arbeit im Fahrerhaus angenehme Klimabedingungen, in denen er sich entspannen kann und in denen sich kühl und erfrischend schlafen lässt. Bei DAF ist es die Aufgabe von Jozé Ingenpass, für das bestmögliche Klima in jedem DAF-Fahrerhaus zu sorgen. Denn: Nur ein fitter Fahrer ist auch ein sicherer Fahrer.

VON: BERT ROOZENDAAL

Müdigkeit des Fahrers ist bei 10-15 % aller schweren Verkehrsunfälle der zentrale Punkt. Durch ein angenehmes Klima im Fahrerhaus trägt der Lkw-Hersteller zur guten Kondition der Fahrer bei. Temperatur, Feuchtigkeit und

der CO₂-Gehalt in der Luft spielen dabei eine wichtige Rolle. Ein wichtiger Indikator für ein schlechtes Innenraumklima und/oder Müdigkeit ist der Wunsch, ein Fenster zu öffnen. Dies war bisher sehr verbreitet, da es an warmen Tagen die einzige Möglichkeit darstellte, die Temperatur im Fahrerhaus zu regulieren. Obwohl sich die Dinge mittlerweile geändert haben, fahren viele Fahrer noch immer mit geöffnetem Fenster. Heutzutage würden wir ihnen raten, die Fenster geschlossen zu halten, denn auf diese Weise funktioniert die Klimaanlage oder die Klimakontrolle am besten. Vor allem senkt es auch den Kraftstoffverbrauch. "Ein gutes Klima im Fahrerhaus leistet einen bedeutenden Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr. Das deckt sich aber nicht unbedingt mit dem Klima,

das sich der Fahrer beim Schlafen oder Ruhepausen wünscht", erklärt Jozé Ingenpass. "Unsere Herausforderung besteht in der Vereinbarkeit beider Ansprüche".

BEIM FAHREN

"Beim Fahren ist es wichtig, dass der Fahrer immer ausgeruht und wachsam ist", bestätigt Ingenpass. "Wir bei DAF stellen zum Beispiel immer sicher, dass die Temperatur um die Füße und Beine des Fahrers etwa drei Grad höher ist als am Kopf. Dies hat sich als am angenehmsten bewährt. Weiterhin darf der Feuchtigkeitsgrad im Fahrerhaus nicht so hoch werden, dass sich Kondenswasser an den Fenstern bildet. In unseren DAF-Fahrzeugen für den Lieferverkehr liegt der Schwerpunkt auf einem Heizsystem mit übergroßer Kapazität, damit der Innenraum schnell wieder auf die gewünschte Temperatur gebracht wird, nachdem die Türen geöffnet wurden. In unseren Lkw für den Fernverkehr steht die Klimaanlage im Vordergrund. Sie ist mit einem Ventilationssystem gekoppelt, damit der Fahrer nach einigen Stunden des Fahrens keinen trockenen Hals und brennende Augen bekommt."

IM STAND

Wenn ein Fahrzeug steht, ist das Klima schwerer zu regulieren. "Wenn der Fahrer die Heizung einschaltet, möchte er, dass das gesamte Fahrerhaus angenehm warm wird. Eine der Methoden, um dies zu erreichen, ist Warmluft, die von dem Raum



Die vielen Lüftungsschlitze im Fahrerhaus des XP gewährleisten bei allen Außenbedingungen ein angenehmes Klima für den Fahrer.

Bei der Entwicklung neuer Typen werden die DAF-Testfahrzeuge extremsten Bedingungen ausgesetzt. Hier zum Beispiel in der brütenden Hitze der Sierra Nevada in Südspanien, wo die Temperaturen im Sommer über 40 Grad betragen können.



Jozé Ingenpass mit dem Luftschleier der XF-Tür – nur eines der vielen Details, die zur Schaffung eines angenehmen Klimas für den Fahrer beitragen. Die Warmluft, die durch die Öffnungen hochgeblasen wird, stellt sicher, dass die Kälte von den Seitenfenstern den Fahrer nicht erreicht. Auf diese Weise bleiben seine Schultern immer warm.



hinter den Sitzen über den Boden bis nach vorne strömen kann. Es ist wichtig, dass der Fahrer selbst die Dachluke leicht geöffnet hält, denn wenn alles geschlossen bleibt, steigt der CO₂-Gehalt der Luft im Fahrerhaus durch seine Atmung. Das ist an sich nicht gefährlich, aber ein höherer Anteil an CO₂ bedeutet auch, dass Sie träge und unausgeruht aufwachen. Auf diese Weise bleiben auch die Gegenstände im Fahrerhaus trockener, denn während des Schlafes einer ganzen Nacht wird eine große Portion Wasser in Form von Luftfeuchtigkeit ausgeatmet. Dabei ist das zum Trocknen aufgehängte Handtuch noch nicht berücksichtigt."

NACHTRUHE

Die größte Herausforderung für Ingenpass besteht darin, Lösungen zu finden, die den Fahrern eine gute Nachtruhe sichern, wenn es draußen brütend heiß ist. "Aufgrund der streng geregelten Fahr- und Ruhezeiten sind die Fahrer zunehmend gezwungen, auch tagsüber zu schlafen. Versuchen Sie dies einmal, wenn es draußen über 30 Grad heiß ist." So beschreibt Ingenpass den "Albtraum

bei Tage", dem viele Fahrer ausgesetzt sind. "Es kann natürlich auch nachts unerträglich heiß sein. Es ist nachgewiesen, dass Menschen bei Temperaturen über 26° C nicht gut schlafen. Sie wachen dann müde auf, was ein Fahrer tunlichst vermeiden möchte. Für diese Situation bieten sich Lösungen mit autonomen Standklimaanlagen an. Das macht einen großen Unterschied, wenn die Anlagen richtig genutzt werden. Die beste Methode ist, das Fahrerhaus vorab zu belüften und dann alle Fenster, Türen und Vorhänge zu schließen. Dann betreiben Sie den Motor im Leerlauf mit eingeschalteter Lkw-Klimaanlage, um das Fahrerhaus vorzukühlen. Wenn das Fahrerhaus die gewünschte Temperatur erreicht hat, programmieren Sie die Standklimaanlage so, dass sie nicht länger als unbedingt notwendig läuft, um Strom zu sparen. Obwohl normale Lkw-Batterien heutzutage einiges vertragen, müssen Sie bei stromintensiven Geräten wie Standklimaanlagen vorsichtig sein. Um sicherzustellen, dass der Lkw immer starten kann, empfehle ich eine Rücksprache mit dem DAF-Partner, um die richtige Batterie



TRP STANDKLIMAAANLAGEN HOHES KOMFORTNIVEAU FÜR DEN FAHRER UND NIEDRIGE BETRIEBSKOSTEN

Mit TRP Truck and Trailer Parts liefert PACCAR Parts mehr als 72.000 universelle Teile für alle Hersteller von Lkw und Anhängern, unter anderem auch Standklimaanlagen. Die Standklimaanlagen TRP SlimCool und TRP Compact bieten die beste Kühlleistung auf dem Markt – dank folgender Merkmale:

- Ein doppelter elektrischer Kompressor für eine hohe Kühlkapazität
- Eine leistungsstarke Verdampfeinheit für optimales Entfeuchten der Luft im Fahrerhaus
- Maximaler Luftstrom von 840 m³ zum schnellen Kühlen des Fahrerhauses

auszuwählen." Ingenpass erklärt mit Bestimmtheit: "Bei DAF verstehen wir es als unsere Pflicht, für die Fahrer unter allen Bedingungen ein gutes Klima zu schaffen. Beim Fahren wie auch im Stand, bei Temperaturen zwischen -30 und +40 Grad. Das ist eine spannende Herausforderung." ■



Arbeiten auf höchstem Niveau. Mit geringstem Kraftstoffverbrauch.



Die neue FUELMAX Serie. Bis zu 10% geringerer Rollwiderstand im Vergleich zu den Vorgängerprodukten.*

Dank der IntelliMax Profilirillen Technologie bietet die FUELMAX-Serie ein erhebliches Einsparungspotenzial durch den deutlich reduzierten Rollwiderstand und eine verbesserte Laufleistung. Mehr dazu unter www.goodyear.eu/truck

* Vergleichstests des Goodyear Innovation Center Luxembourg mit der Größe 315/70R22.5 haben gezeigt, dass die neuen FUELMAX S Lenkachs- und FUELMAX D Antriebsachsreifen bis zu 6 bzw. 10% weniger Rollwiderstand aufweisen, als die Vorgängerserie Goodyear Marathon LHS II+ und LHD II+.

GOODYEAR

MADE TO FEEL GOOD.



VON 300 AUF ÜBER 72.000 ARTIKEL

20 JAHRE TRP PROGRAMM VON PACCAR PARTS

PACCAR Parts hat sein Truck and Trailer Parts-Programm (TRP) erstmals 1994 im Rahmen der "One Stop Shop"-Strategie vorgestellt, die zum Ziel hat, dass ein Betreiber alles Erforderliche für seinen gesamten Fuhrpark an einem Ort beziehen kann. In den letzten zwanzig Jahren wurde das TRP Programm zur professionellsten und marktführenden Palette für universelle Teile für alle Lkw- und Anhängermarken erweitert.



PACCAR Parts hat mit TRP ganz offensichtlich auf ein bestehendes Marktbedürfnis reagiert, was an dem schnellen Wachstum der Produktpalette abzulesen ist. 1994 bestand das Sortiment aus 300 Artikeln, die ausschließlich zur Reparatur und Wartung von Anhängern bestimmt waren. 1998 kam mit 1.400 Artikeln ein breites Angebot an Werkstattmaterialien hinzu, unter anderem auch Werkzeuge und Schmiermittel. 2001 wurde das Angebot schließlich so erweitert, dass eine umfassende Palette an universellen Ersatzteilen für Lkw aller Hersteller

erhältlich war, einschließlich Luftbälge und Bremssteile. Seitdem wurde die Produktpalette kontinuierlich erweitert, wobei Druckluft- und Elektrospiralschläuche sowie LED-Beleuchtungsprodukte die neuesten Ergänzungen darstellen.

Heute umfasst das PACCAR Parts TRP Programm mehr als 72.000 Artikel, die in 17 Produktgruppen unterteilt sind, und es verfügt damit über eines der umfangreichsten Sortimente für universelle Teile und Zubehör auf dem Lkw-Markt. Das Programm ist bei mehr als 1.000 DAF-

Partnern in Europa verfügbar, bei denen auch Service angeboten wird. Den umfassenden, digitalen TRP Katalog finden Sie unter www.daf.com/trp.

MAXIMALE EFFIZIENZ "Qualitativ hochwertige Teile für alle Lkw- und Anhängermarken sowie eine breite Palette an Werkstattmaterialien finden Sie an einem Ort – bei Ihrem DAF-Partner", so Dick Porree, General Manager bei PACCAR Parts Europe. "TRP steht für ein einzigartiges Programm auf dem Markt, das Unternehmen dabei unterstützt, ihre Effizienz zu steigern." ■

SICHERHEIT UND KOMFORT – HAND IN HAND

Von einfachen Kerzen bis hin zur hochmodernen LED-Lichttechnik: In mehr als hundert Jahren Motorengeschichte hat sich die Beleuchtung auf unglaubliche Weise entwickelt. Trotz allem sind einige der Erfindungen im Bereich der Automobilbeleuchtung älter als Sie vielleicht meinen. Abblendscheinwerfer wurden vor fast 100 Jahren und die Schwenklichter bereits 1934 erfunden. Vor über 50 Jahren wurde der asymmetrische Lichtstrahl eingeführt, der die Straßenbegrenzung besser ausleuchtet. Im Laufe der letzten 50 Jahre haben sich die Entwicklungen beschleunigt – auch dank DAF.

LKW-BELEUCHTUNG:

VON DER GLÜHBIRNE ZUR LEUCHTDIODE

Gute Beleuchtung war schon immer ein wichtiger Schwerpunkt bei DAF. Der legendäre 2600 der sechziger Jahre war mit vier Doppelscheinwerfern ausgestattet. Die äußeren Scheinwerfer dienten als Abblendlichter und die inneren lieferten das Fernlicht. Wenn eine der Scheinwerfer für das Abblendlicht ausfiel (was in der damaligen Zeit durchaus möglich war), konnte der Fahrer sie einfach durch die Glühbirne daneben ersetzen. Auf diese Weise hatte er immer Abblendlicht. Wie alle Glühlampen waren die Doppellampen sehr ineffizient: Nicht mehr als fünf bis zehn Prozent der verwendeten Energie wurde in Licht umgesetzt.

HALOGEN DAF führt die H4-Halogenbeleuchtung im letzten Produktionsjahr des DAF 3200 ein, d. h. in der Mitte der achtziger Jahre. Fernlicht und Abblendlicht waren hier ebenfalls kombiniert,

◀ *Im Jahr 2012 war DAF der erste Lkw-Hersteller, der die LED-Beleuchtung für das Abblendlicht einführte und bei seinem neuen Flaggschiff XF Euro 6 einsetzte.*

▼ *Der projizierte Lichtstrahl der LED ist breiter und tiefer als der von Halogen und Xenon.*

DAF EURO 5 HALOGEN-ABBLENDLICHT



DAF EURO 6 HALOGEN-ABBLENDLICHT



DAF EURO 5 XENON-ABBLENDLICHT





KOMFORT UND SICHERHEIT

Zusätzlich zur LED-Technologie bietet DAF auch noch modernere Lichtquellen an. Jeder DAF Euro 6 (LF, CF, XF) ist standardmäßig mit "Kurvenlichtern" ausgestattet. Sie leuchten die Fahrtrichtung beim Rangieren und Wenden aus. Bei der Auswahl von "Crawl" (Kriechen) werden beide Kurvenlichter eingeschaltet, sodass der Fahrer ein breiteres Sichtfeld erhält. Auf diese Weise wird das Rangieren im Dunkeln sicherer und komfortabler. Für noch größere Sicherheit schaltet die Armaturentafel jedes DAF Euro 6 automatisch in den "schwarzen Anzeigemodus" um, wenn der Fahrer den Rückwärtsgang auswählt. Daraufhin werden alle Lichter der Armaturentafel abgeblendet, und nur der Drehzahlmesser und der Tacho bleiben durch ein gedämpftes Licht beleuchtet.

◀ Jeder DAF Euro 6 ist standardmäßig mit "Kurvenlichtern" ausgestattet. Sie leuchten die Fahrtrichtung beim Rangieren und Wenden aus. Bei der Auswahl von "Crawl" (Kriechen) werden beide Kurvenlichter gemeinsam eingeschaltet, sodass der Fahrer ein viel breiteres Sichtfeld erhält.



Der DAF 2600 war mit vier Doppelscheinwerfern ausgestattet. Die äußeren Scheinwerfer dienen als Abblendlichter und die inneren liefern das Fernlicht. Wenn eine Lampe für das Abblendlicht ausfiel, konnte sie der Fahrer problemlos durch die Glühbirne daneben ersetzen.

aber die Vorteile waren überwältigend: Die Lebensdauer war zehn Mal länger und die Lichtausbeute war zehn Mal höher. Um den Lichtstrahl zu optimieren, waren ein Reflektor für die "Schwerarbeit" und eine Linse für die "Feinarbeit" notwendig. Mit der Einführung des CF75/CF85 im Jahr 2001 hat DAF den nächsten Schritt getan: H7-Halogenlampen (für das Abblendlicht) in Kombination mit H1 (für das Fernlicht). Mit einer Leistung von 70 Watt lieferten die H7 eine noch höhere Lichtausbeute und eine längere Lebensdauer. Durch technische Verbesserungen der Reflektoren erübrigten sich die Glaslinsen, sodass DAF als einer der ersten Lkw-Hersteller das transparente und unzerbrechliche Lexan einsetzen konnte.

XENON Im Jahr 2002 führte DAF die DAF-Xenon-Beleuchtung für das damalige Topmodell XF95 ein. Mit Xenon kam auch die Verwendung der Gasentladung, bei der ein Gas – in diesem Fall das Xenon – unter dem Einfluss einer hohen Spannung zu glühen beginnt. Während die Lichtausbeute einer H7-Lampe bei ungefähr 1.500 Lumen lag, konnte eine Xenon-Lampe problemlos

mehr als 2.000 Lumen erreichen. DAF kombinierte die Xenon-Beleuchtung mit einer Linse und erhöhte so die Homogenität des Lichtstrahls.

LED 2012 war DAF der erste Lkw-Hersteller der die LED-Beleuchtung für das Abblendlicht einführte und bei seinem neuen Aushängeschild einsetzte: dem XF Euro 6. Das Funktionsprinzip der "Licht emittierenden Dioden" (in denen unter bestimmten Bedingungen Halbleiter Licht aussenden, wenn sie unter Strom stehen) war schon seit mehr als 100 Jahren bekannt. Aber erst in den letzten Jahren wurde es für die Fahrzeugbeleuchtung eingesetzt. LED-Leuchten haben viele Vorteile: Die Lichtausbeute ist höher und der projizierte Lichtstrahl ist breiter und tiefer als der von Xenon und Halogen. Das weiße LED-Licht ist weiterhin sehr angenehm und damit weniger anstrengend für die Augen des Fahrers. Darüber hinaus sind die platzsparenden LEDs leicht zu integrieren und auch relativ unempfindlich gegen Stöße und Vibrationen. Das verleiht ihnen eine geradezu unendliche Lebensdauer. ■

▼ Bei der Auswahl von "Crawl" (Kriechen) werden beide Kurvenlichter eingeschaltet, sodass der Fahrer ein breiteres Sichtfeld erhält.

DAF EURO 6 LED-ABBLENDLICHT



KURVENLICHTER IM RANGIERMODUS



VERVAET: HIGH-TECH MIT BODENHAFTUNG

"WACHSTUM AN SICH IST KEINE ZIELSETZUNG"

Ende der fünfziger Jahre haben der Vater und der Onkel von Edwin Vervaeet in dem kleinen Ort Biervliet in der niederländischen Provinz Zeeland eine Werkstatt eingerichtet. Sie nutzten dazu eine Ecke in der Scheune des Vaters (einem Bauunternehmer) und reparierten alles und jedes, das mit einem Motor betrieben wurde. Das Unternehmen wuchs schnell, und innerhalb weniger Jahre besaßen die Brüder mehrere Autohäuser und machten es zu ihrem Geschäft, landwirtschaftliche Maschinen zu verkaufen und zu reparieren. Die Firma Frans Vervaeet B.V. ist mittlerweile ein führender Hersteller von selbstfahrenden Rübenerntemaschinen und Maschinen für das Güllehandlung. Die treibende Kraft hinter diesen außergewöhnlichen Maschinen sind PACCAR Motoren, die von DAF entwickelt und gebaut werden.

VON: HENK DE LANGE



Edwin Vervaeet: "Wachstum an sich ist keine Zielsetzung. Unsere Priorität ist der Aufbau eines gesunden Unternehmens für unsere Nachkommen"



Vervaeet baut Rübenernter von September bis Dezember und Maschinen für das Güllehandlung von Februar bis September.

"Bauern und Auftragnehmer kamen von nah und fern, um sich von meinem Vater und meinem Onkel ihre landwirtschaftlichen Geräte reparieren zu lassen", erinnert sich Vervaeet. "Das war natürlich toll, aber im Winter gab es nicht viel zu tun. Um sich auch für diese Zeit des Jahres genug Arbeit zu sichern, begann das Unternehmen nach anderen Betätigungsfeldern zu suchen. Dann kam der außerordentlich nasse Winter des Jahres 1974. Der Boden war so durchtränkt, dass die damals noch sehr einfachen Rübenerntemaschinen



◀ Reihen von PACCAR MX-13-Motoren, die darauf warten, in Schlammförderungs-
maschinen von Vervaet eingebaut zu werden.

steckenblieben, weil ihre Räder zu schmal und ihre Motoren nicht stark genug waren. Ein benachbarter Unternehmer hatte einen selbstfahrenden Rübenernter gebaut, der diese Probleme nicht hatte und bat meinen Vater und meinen Onkel, sein Konzept weiterzuentwickeln. Sie verwendeten zu diesem Zweck eine große Bandbreite an Teilen und Komponenten, darunter auch einen gebrauchten DAF-Motor. Die Geschichte läuft darauf hinaus, dass wir jetzt seit 40 Jahren treue Kunden von DAF sind."

DER ALLESKÖNNER Der Vervaet Beet Eater 625 – wohlgermerkt das zweitgrößte Modell – hinterlässt bei jedem, der ihn zu Gesicht bekommt einen bleibenden Eindruck. Die mächtige Maschine ist 14 Meter lang, 4 Meter hoch und 3,30 Meter breit. Die Räder sind fast mannshoch und garantieren eine enorme Zugkraft. Durch ihre große Rollfläche und den niedrigen Reifendruck kann die Maschine nicht in den Boden sinken, sodass die empfindliche Bodenstruktur nicht beschädigt wird. Dank der Sechsrادلenkung hat der Rübenernter trotz seiner eindrucksvollen Größe einen Wendekreis von nur 8,50 Metern. Er läuft mit einem 13 Liter DAF MX-13-Motor, der die drei Hydraulikpumpen antreibt, die wiederum die verschiedenen Werkzeuge in Gang halten. Der Begriff "Rübenernter" beinhaltet einen ganzen Produktionsprozess: Arbeiten, die zuvor eine ganze Reihe von Menschen und Fahrzeugen beschäftigten, werden nun von dem Vervaet Beet Eater mit nur einem Bediener hinter dem Lenkrad erledigt. Der Prozess beginnt mit dem Abschneiden der Blätter der Zuckerrübe oder des Chicorée. Als Nächstes entfernt die Maschine die Stängel von den Rüben (auch "Köpfen" genannt), bevor sie die Rüben aus der Erde zieht. In der Maschine angelangt, werden sie von überschüssiger Erde gesäubert, bevor

sie im Bunker gelagert werden. All das wird blitzschnell erledigt. Sobald der Bunker gefüllt ist (es handelt sich hier um nicht weniger als etwa 25 Tonnen Rüben, d. h. ungefähr 40 m³!), fährt der Rübenernter zum Entladen zu einem wartenden Kippwagen.

35 PRO JAHR Mit ungefähr 90 Mitarbeitern baut Vervaet zwischen 30 und 35 Rübenernter pro Jahr, die vorrangig an Unternehmer in den Niederlanden, Belgien, Frankreich, Dänemark, Schweden, Litauen und Großbritannien verkauft werden. Vervaet hat kürzlich erste Schritte auf dem nordamerikanischen Markt unternommen. Wie die Landwirtschaft selbst folgt auch der Bau landwirtschaftlicher Maschinen dem Lauf der Jahreszeiten. "Von September bis Dezember bauen wir Erntemaschinen", erklärt Vervaet, "und von Februar bis September sind es Maschinen für das Güllehandlung, ebenfalls um die 35 pro Jahr. Auf diese Weise ist das Unternehmen gleichmäßig ausgelastet."

GÜLLE Vervaet baut Maschinen für das Güllehandlung seit Anfang der neunziger Jahre. Die wichtigsten Märkte sind die Niederlande, Deutschland und Belgien. Die eindrucksvollen Kolosse mit ihren drei oder fünf Rädern und den gigantischen Gülletanks mit Fassungsvermögen von 14 oder sogar 19 m³ sind eine Folge der strengeren Umweltgesetze und Richtlinien. "Früher war es möglich, die Gülle auf dem Boden zu verteilen", erklärt Vervaet. "Mittlerweile müssen wir sie in den Boden einbringen, ungefähr fünf Zentimeter tief." Dazu gehört Einiges an fortschrittlicher Technologie: Ein GPS zeigt dem Bediener genau an, wo er bereits war, und Sensoren erkennen anhand der Farbe des Grases, wie viel Stickstoff (bzw. Gülle) dem Boden hinzugefügt werden muss. "Der Fahrer kann einfach mit

Pantoffeln im Fahrerhaus sitzen bleiben", fasst Vervaet den Arbeitsablauf zusammen.

VERVAET UND DAF Wie bereits erwähnt, ist die Firma Vervaet seit 40 Jahren ein treuer DAF-Kunde. Aber warum? "DAF wendet auf seine PACCAR Motoren die gleichen Kriterien an, wie wir auf unsere Produkte", sagt Vervaet. "Technisch hoch entwickelt, aber mit zugänglicher Konfiguration. Lkw-Motoren haben verschiedene Vorteile gegenüber den Industriemotoren, die wir für unsere schwersten Modelle verwenden: Erstens gibt es nie Probleme mit dem Teile-Service, und bei Wartungsbedarf kann der Besitzer einfach die Dienste des DAF-Partners in Anspruch nehmen. Weiterhin sind die DAF-Motoren extrem zuverlässig und sparsam: Unsere Maschinen haben den niedrigsten Kraftstoffverbrauch auf dem Markt, und das ist nicht zuletzt auf die Wahl von DAF zurückzuführen. In unserer Branche messen wir den Kraftstoffverbrauch pro Hektar, nicht pro Kilometer. Der durchschnittliche Verbrauch liegt bei ungefähr 30 Litern pro Hektar, während unsere Mitbewerber sich im Bereich um die 40 Liter pro Hektar bewegen."

WACHSTUM Bodenständigkeit ist einer der Erfolgsfaktoren für Vervaet. "Unsere Kunden wünschen sich ein Produkt, das immer funktioniert und das möglichst leicht zu bedienen ist", fasst Edwin Vervaet zusammen. "Wir wenden diesen bodenständigen Ansatz auf unsere eigene Zukunft an; natürlich müssen wir wachsen, damit wir auf dem Markt aktiv bleiben können. Aber das Wachstum selbst ist für uns nicht das Ziel. Wir sind und wir bleiben ein Familienbetrieb. Unsere Priorität ist der Aufbau eines gesunden Unternehmens für unsere Nachkommen" ■

DAF IST DIE BELIEBTESTE LKW-MARKE IN GHANA

Ghana ist mit einer Gesamtfläche von ungefähr 240.000 km² fast so groß wie Großbritannien. Dank seiner günstigen Lage ist das Land ein wichtiges Tor nach Westafrika, vor allem nach Burkina Faso, Elfenbeinküste und Togo. Ghana ist ein florierendes afrikanisches Land und verdankt dies unter anderem seinem Reichtum an Ressourcen und Rohstoffen, wie zum Beispiel Gold, Rohöl, Kakao, Holz, Industriediamanten, Mangan, Bauxit, Fisch, Gummi und Palmöl. Ungefähr die Hälfte aller Lkw in Ghana tragen das DAF-Logo auf dem Kühlergrill. Woher kommt diese Vorliebe für die Lkw-Marke aus Eindhoven?

VON: HENK DE LANGE



▲ Alles andere als auf dem Abstellgleis: Sein Nachfolger wartet zwar schon in den Startlöchern, aber für den bereits 40-jährigen DAF 2500 ist noch kein Ruhestand in Sicht. Er steht wieder zum Verkauf.

Eine beträchtliche Anzahl von DAFs in Ghana haben bereits ein Leben auf den Straßen Europas hinter sich, bevor sie mit rund 1,5 Millionen Kilometern auf dem Tacho nach Ghana exportiert werden. Dort verrichten sie dann weitere Jahre ihren Dienst, und das oft unter rauen Bedingungen. In Ghana werden gebrauchte DAF-Fahrzeuge vorwiegend an kleine Transportunternehmen und unabhängige Fahrer verkauft. Sie nutzen die Fahrzeuge für den Transport von Holz, Obst, Kakao oder Öl in die benachbarten Länder. Weite Reisen, bei denen die Fahrer oft tagelang unterwegs sind.

SO VIEL LADUNG WIE MÖGLICH

In Ghana werden viele der importierten DAFs mit einem lokal hergestellten Aufbau ausgestattet, der nur ein Kriterium erfüllt: das Aufnehmen einer möglichst großen Ladung. In der Tat kommt es dabei manchmal zur Überschreitung des zulässigen

Gesamtgewichts, was jedoch geflissentlich außer Acht gelassen wird. Lkw in Ghana werden auch mit vielen anderen Herausforderungen konfrontiert: Die Straßen sind oft schlecht und in der Regel unbefestigt, was den Rädern, Achsen und Aufhängungen Einiges abverlangt. Das Klima fordert auch seinen Preis: Die Temperaturen schwanken kontinuierlich zwischen 30 und 40 Grad, während die Regenzeit sintflutartige Wolkenbrüche mit sich bringt.

NEU "Sie fahren einfach immer weiter." So erklärt Frédéric Roux den Erfolg von DAF auf dem ghanaischen Markt kurz und knapp. Roux ist General Manager der CFAO Ghana und verantwortlich für den Verkauf neuer DAF-Fahrzeuge in Ghana. Die Marke DAF steht derzeit in Ghana an dritter Stelle beim Vertrieb neuer Fahrzeuge. Dies erklärt sich durch den Verkauf von 60 bis 70 neuen DAFs pro Jahr. "DAF hat in Ghana einen ausgezeichneten Ruf für Zuverlässigkeit und Robustheit", sagt Roux. "Wir verkaufen in Ghana hauptsächlich CF85.460 6x4-Zugmaschinen mit Euro 3-Motoren. Weiterhin besteht eine wachsende Nachfrage nach 8x4-



▲ In Ghana werden gebrauchte DAF-Fahrzeuge vorwiegend an kleine Transportunternehmen und unabhängige Fahrer verkauft. Sie nutzen die Fahrzeuge für den Transport von Holz, Obst, Kakao oder Öl in die benachbarten Länder.

Baufahrzeugen". DAF, die in Ghana verkauft werden, unterscheiden sich von ihren europäischen Gegenstücken in einigen wichtigen Punkten: Sie verfügen über eine größere Bodenfreiheit, ein noch stärkeres Fahrgestell, einen Schwerlastmotor mit zusätzlicher Kühlung, und sie sind mit einem Zyklonfilter ausgestattet. All dies dient nur dem einem Ziel, auch unter härtesten Bedingungen nicht auseinanderzufallen.

EHRGEIZIGE ZIELE "Wir haben momentan drei Niederlassungen: in der Hauptstadt Accra, in Takoradi und in Kumasi", fährt Roux fort. "Wir haben dort unsere eigenen Werkstätten und wickeln Verkaufsgeschäfte ab. Wir verfügen auch über einen Lkw für den mobilen Service, der rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche bereit steht. Um unser schnelles Wachstum zu fördern, haben wir erst vor kurzem mit dem Bau eines nagelneuen Wartungs- und Ersatzteilzentrum in Tema begonnen, das sich etwa 25 Kilometer östlich von Accra befindet. Seine Fläche wird 30.000 m² betragen. Wir möchten unsere Präsenz auf dem Markt von Ghana innerhalb von drei bis fünf Jahren verdoppeln", erklärt Roux mit Entschlossenheit. ■



ZEHN NEUE CF FÜR SAPHOLDA

Sapholda Ventures Ltd. wurde im Jahr 2000 von Adolf Tetteh Adjei gegründet, der sich seine Sporen zuvor beim ghanaischen Zoll verdient hat. "Wir wollten ein Unternehmen aufbauen, dessen Angebot über den Straßentransport hinausgeht", sagt Tetteh Adjei. "Wir verstehen uns selbst vielmehr als Logistik-Partner. Neben Ferntransporten bieten wir auch die Lieferung von Tür zu Tür, Warenlagerung, Verwaltung und Zollabwicklung an." Durch Professionalität hat sich Sapholda seitdem einen ausgezeichneten Ruf auf dem Markt geschaffen und eine Vielzahl von Kunden gewonnen. "Ob Sie nun Obst exportieren, Ersatzteile für Baumaschinen einführen oder Konsumgüter ausliefern wollen – bei uns sind immer richtig", sagt Tetteh Adjei. Sapholda fährt jetzt seit Jahren mit DAF-Fahrzeugen, unter anderem auch bei der Auslieferung von Guinness-Bier. "Unser Fuhrpark besteht aus 30 DAF, darunter zehn brandneue CF", sagt Tetteh Adjei. "Die Entscheidung für DAF war wohl überlegt, da wir unsere Lkw als die Verkörperung unserer Unternehmensphilosophie verstehen. Keine Marke passt besser zu uns als DAF: zuverlässig für unsere Kunden und komfortabel für unsere Fahrer."



Adolf Tetteh Adjei und Frédéric Roux schütteln sich die Hand vor drei neuen CFs.

Für jede Transportanwendung gibt es eigene spezifische Anforderungen. Deshalb ist jeder DAF-Lkw einzigartig. Die Fahrzeuge werden nach Kundenwünschen mit einer großen Auswahl von Fahrerhäusern, Fahrgestellen, Antriebssträngen und Achskonfigurationen gebaut. Hier finden Sie eine Reihe von Beispielen.

EINE EFFIZIENTE LÖSUNG FÜR JEDE AUFGABE

"Im Dienste der Industrie seit 1904." Dieses stolze Motto prangt auf allen der mehr als 100 Lkw der Firma Wreford's Transport in Northampton, England. Das Familienunternehmen ist seit vielen Jahren ein treuer DAF-Kunde. Unlängst hat es seine Flotte um den ersten DAF XF FTG Euro 6 ergänzt. Gemeinsam mit einem dreiachsigen Planenanhänger bildet die 6x2-Zugmaschine eine typisch britische Kombination mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 44 Tonnen. Die Kraftstoffpreise in Großbritannien sind die höchsten in ganz Europa, daher ist Wreford's froh, dass der Verbrauch des Euro 6-Newcomers niedriger ist als derjenige seines bereits sehr sparsamen Euro 5-Vorgängers.



WREFORD'S TRANSPORT | GB



THEO ROOD | NL

Die Firma Theo Rood ist in Zwaag in den Niederlanden ansässig und jetzt seit mehr als 35 Jahren im Bereich der Bergung und Verwertung von Fahrzeugen tätig. Das Unternehmen ist ein treuer DAF-Kunde und kaufte vor kurzem den ersten CF Euro 6 für seinen Fuhrpark: einen CF FA 260 Euro 6. Wichtige Argumente, die für den Kauf sprachen, waren das Preis-Leistungs-Verhältnis, das aufbaufreundliche Fahrgestell und das Äußere des Lkws.

Dieser DAF XF105.460 FAR fährt für den deutschen Betrieb Willi Betz, eines der größten Transportunternehmen in Europa. Dieses spezielle Fahrzeug wird für den Transport von Mischfutterprodukten eingesetzt. Der leichte DAF-Fahrzeugrahmen garantiert eine hohe Nutzlast, die beim Massenguttransport grundlegend wichtig ist. In dieser Branche werden oft Kombinationen von Fahrgestell und Anhängern verwendet; der Anhänger wird vorübergehend irgendwo geparkt, damit sich das Fahrgestell besser in beengten Höfen bewegen kann. Die anhebbare Rückachse sichert einen engen Wendekreis und macht das Fahrzeug besonders manövrierfähig.



WILLI BETZ | D



SMITH METALS | GB

Die britische Metallverwertungsfirma Smith Metals hat vor kurzem ihren Fuhrpark um drei LF FA.220 Bau-Lkw für das Einsammeln von Schrott erweitert. Die LFs sind mit einem Muldenkipper-System ausgestattet und wurden aufgrund der positiven Erfahrungen erworben, die das Unternehmen bisher mit DAF gemacht hat. "Unsere Tätigkeit stellt hohe Ansprüche, und wir benötigen daher haltbare und zuverlässige Lkw", erklärt Standortleiter Jason Wilson. "Unsere DAF haben sich in dieser Hinsicht bewährt. Das neue LF-Modell sieht außerdem gut aus ... Sie sind die Visitenkarte unseres Unternehmens."

Die Brauerei "Im Füchschen" ist eine der vier Handwerksbrauereien in Düsseldorf und besteht bereits seit 1640. Die Brauerei nimmt auch häufig an Ereignissen in der Altstadt teil. Der LF Euro 6 FA210, den sie erst vor kurzem erworben hat, dient nicht nur als Transportmittel, sondern auch als Werbeträger. Neben Aspekten wie Wendigkeit, Zuverlässigkeit und Kraftstoffeffizienz spielte auch das Äußere des LF Euro 6 eine wichtige Rolle für die Kaufentscheidung. Der Brauereibesitzer wählte den LF anhand eines Fotos aus, ohne den Lkw jemals in voller Größe gesehen zu haben.



DIE BRAUEREI "IM FÜCHSCHEN" | D



VERSTEIJEN LOGISTICS | NL

Der loyale DAF-Kunde Versteijnen Logistics verfügt über ungefähr 120 DAF-Fahrzeuge in seinem Fuhrpark. Eines davon ist dieser brandneue XF 410 FT Euro 6 Space Cab. Die Firma erledigt viele Arten des internationalen Transports, einschließlich Massengutbeförderung und Luftfracht. Versteijnen entschied sich für die spezielle "Low-Deck"-Ausführung des XF, damit er die vielen unterschiedlichen Transportanforderungen seiner Kunden erfüllen kann. Diese Wahl bietet zusätzliche Flexibilität, weil sie interne Beladungshöhen von nicht weniger als 3 Metern ermöglicht.

ARU ist ein deutsches Spezialunternehmen für Abfalltransport und -wiederverwertung. In Zusammenarbeit mit dem Aufbauhersteller wurde ein einzigartiges Konzept für die Abfallsammlung entwickelt: Ein Container mit einem integrierten Kran, der vor Ort als Ganzes mithilfe eines Hakenladesystems installiert wird. Den Unterbau für diese Konstruktion liefert ein 8x2 DAF CF85.460 FAQ. Ein Grund, weshalb ARU sich für DAF entschieden hat, war die hohe Ladekapazität. Die lenkbare Vorderachse und die Nachlaufachse sichern einen engen Wendekreis und machen das Fahrzeug sehr geeignet für begrenzte Umgebungen.



ARU | D

Pyramid Trucking aus Neuseeland nutzt diese beeindruckende B-Doppelkombination im Ferntransport für die Beförderung von Produkten, wie z. B. Lebensmittel. Die beiden Anhänger werden von einem 6x4 XF105.510 FTT mit einer Super Space Cab gezogen. Die Kombination als Ganzes hat ein zulässiges Gesamtgewicht von 44 Tonnen. Einer der Gründe, warum sich Pyramid Trucking für DAF entschieden hat, war die ausgezeichnete Organisation des Kundendienstes des Importeurs SouthPac. Ausschlaggebend waren außerdem die günstigen Zahlen des Kraftstoffverbrauchs des XF105 und nicht zuletzt auch das Aussehen des Lkws.



PYRAMID TRUCKING | NZ

Das Koninklijk Staldepartement (Niederländische königliche Stallungen) ist verantwortlich für die Beförderung der Pferde der Angehörigen der niederländischen Königsfamilie und des königlichen Haushalts. Die neueste Errungenschaft der Flotte ist dieser XF Euro 6 FAN 4x2 mit einem PACCAR MX-11-Motor mit 440 PS. Der stattliche Lkw ist für den Transport der Pferde der königlichen Familie vorgesehen. Der XF kann acht Pferde und vier Personen befördern. Er ist mit Leistungsmerkmalen wie Klimaanlage, Tanks für Frisch- und Brauchwasser und einem Generator ausgestattet. Durch eine spezielle Ausführung kann das Fahrerhaus gekippt werden, was die Wartung erleichtert.



KONINKLIJK STALDEPARTEMENT | NL

Dieser brandneue XF510 Euro 6 FTG 6x2 mit liftbarer Vorlaufachse ist der stolze Besitz der schwedischen Firma Minas Åkeri, einem Spezialunternehmen für Schwertransporte. Die Firma befördert Fahrzeuge, wie unter anderem Radlader und Muldenkipper für DHL, und ist ein treuer DAF-Kunde. "Ich fahre mit dieser Marke jetzt seit 1997", sagt der Besitzer Tomas Andersson. "DAF ist im Vergleich zu anderen Marken äußerst zuverlässig, was sich auch bei den Betriebskosten widerspiegelt."



MINAS ÅKERI | ZW

Im Oktober letzten Jahres nahm eine nagelneue Fabrik in Ponta Grossa in Brasilien die Produktion von DAF-Lkw auf. Der unten abgebildete XF105 FTT 6x4 wurde als Testfahrzeug gefertigt und fährt seit nunmehr fast zwei Jahren nahezu problemlos für das brasilianische Transportunternehmen Transoeste. Dieses Unternehmen hat sich auf den Transport von Getreide, insbesondere Soja, spezialisiert. Die auf dem Foto gezeigte Kombination wiegt 74 Tonnen.



LASICON | R

Dieser DAF CF75 310 FTT 6x4 wurde von dem rumänischen Bauunternehmen Lasicon gekauft. Der Lkw ist mit einem Kranaufbau ausgerüstet, und mit seinen kompakten Abmessungen kann er auf räumlich stark begrenzten Baustellen verwendet werden. Außerdem kann diese Konfiguration sehr viel schneller als ein herkömmlicher Baukran eingesetzt werden.



TRANSOESTE | BR

KENWORTH AUSTRALIA LIEFERN DEN 50.000. LKW

Die Werk Bayswater von Kenworth Australia (in Melbourne) erlebte kürzlich die Übergabe des fünfzigtausendsten, vor Ort hergestellten Kenworth an Peter Rodney, den Direktor von Rodney's Transport Service (RTS). Rodney erhielt die Schlüssel seines nagelneuen K200 von Mike Dozier, dem geschäftsführenden Direktor von PACCAR Australia. Kenworth entwickelt und baut seit 1971 Lkw für den australischen Markt. Die Marke ist seit 2001 der Marktführer im Schwerlastsegment.



PACCAR ERNENNT RONALD E. ARMSTRONG ZUM CHIEF EXECUTIVE OFFICER MARK PIGOTT BLEIBT VORSTANDSVORSITZENDER

Der Vorstand von PACCAR Inc hat Ronald E. Armstrong zum Chief Executive Officer (CEO) und Mark C. Pigott zum Vorstandsvorsitzenden ernannt. Dies gilt ab dem 27. April 2014. Ronald Armstrong wurde zudem ab demselben Datum in den Vorstand gewählt. Armstrong (zuvor Präsident von PACCAR) tritt die Nachfolge von Mark Pigott an, der seit 1997 Chief Executive Officer des Unternehmens war. In seiner Rolle als Vorstandsvorsitzender bleibt Herr Pigott beim Unternehmen angestellt und wird dabei helfen, die zukünftigen Strategien und die Richtung festzulegen. Der Vorstand hat zudem Robert J. Christensen ab dem 27. April 2014 zum Präsidenten und Chief Financial Officer (CFO, Finanzvorstand) gewählt. Herr Christensen arbeitet seit 30 Jahren für PACCAR und ist zurzeit stellvertretender Geschäftsführer sowie Chief Financial Officer.



75 JAHRE PETERBITL

Zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts sah sich T. A. Peterman, ein Unternehmer in der Holzindustrie mit logistischen Problemen konfrontiert. Es dauerte sehr lange, das in den Wäldern geschlagene Holz zu den Sägemühlen zu transportieren. Die herkömmlichen Methoden, wie Baumstämme einen Fluss hinunter treiben zu lassen oder der Einsatz von Dampftraktoren und Pferdegespannen, waren ihm einfach zu langsam. Die Entwicklungen im Lkw-Bereich überschlugen sich geradezu, und Herr Peterman sah hierin seine Chance: Er brauchte nur selbst Lkw zu bauen, und alle seine Probleme wären gelöst.

Peterman begann mit der Aufbereitung alter Armee-Lkw, und im Jahr 1938 übernahm er einen bankrotten Lkw-Hersteller, der ihm daraufhin zwei Lkw für den Transport von Holz baute. 1939 entschied sich Herr Peterman, auch Lkw für den Markt zu bauen. Der Name seiner Lkw: Peterbilt. Dieses Jahr feiert Peterbilt sein 75-jähriges Jubiläum der Gründung. Peterbilt hat



sich vom ersten Modell (Modell 334) an als Spezialist für Schwerlast-Lkw einen Namen gemacht. In den darauffolgenden Jahren ist Peterbilt kontinuierlich gewachsen, und 1958 wurde das Unternehmen von PACCAR Inc. übernommen, damals noch unter dem Namen Pacific Car & Foundry. Der Marktanteil von Peterbilt wuchs stetig, und 1958 wurde die Produktion nach Newark, Kalifornien verlagert. Aufgrund der steigenden Nachfrage wurde 1969 in Madison, Tennessee, ein zweites Werk eröffnet. 1980 öffnete ein weiteres Werk seine Pforten, dieses Mal in Denton, Texas, wo heute die Hauptverwaltung von Peterbilt ihren Sitz hat. Peterbilt besitzt auch ein Werk in Sainte-Thérèse, Kanada, wo mittelschwere Lkw gebaut werden. Mit ca. 300 Händlern in den USA und in Kanada



ist der Lkw-Hersteller 2014 in Nordamerika bestens etabliert.

AKTIVITÄTEN ZUM JUBILÄUM

Peterbilt organisiert dieses Jahr eine Vielzahl an Aktivitäten, um auf das 75-jährige Jubiläum aufmerksam zu machen. Es wird beispielsweise ein als mobiles Museum eingerichteter Lkw mit Anhänger Händler und Veranstaltungen besuchen. Außerdem ist für Kunden auch eine limitierte Ausgabe des Flaggschiffs (Modell 579) erhältlich.

DAF STELLT DIE NEUEN MODELLREIHEN CF UND LF CONSTRUCTION VOR

Große Böschungswinkel und hohe Bodenfreiheiten zeichnen die neuen Modellreihen CF Construction und LF Construction von DAF aus. Weitere Merkmale sind die neuen leistungsstarken, aber kraftstoffsparenden Euro-6-Motoren von PACCAR, sowie die neuen leichten und starken Fahrgestelle für maximale Haltbarkeit und Tragfähigkeit. Und wie bei allen anderen Lkw von DAF ist ein hoher Fahrerkomfort auch bei den Reihen CF und LF Construction selbstverständlich. Sowohl für Fahrer als auch für Fuhrparkbetreiber sind sie die idealen Baufahrzeuge.

Entdecken Sie die neuen Modellreihen CF und LF Construction bei Ihrem DAF-Partner vor Ort oder unter www.daf.com



DRIVEN BY QUALITY

TRUCKS | PARTS | FINANCE

WWW.DAF.COM

DAF
A PACCAR COMPANY