

SEPTEMBER 2016

# IN ACTION



**DAF TRUCKS AUF DER IAA 2016 IN HANNOVER**  
**FOCUS AUF DAF TRANSPORT EFFICIENCY**

DRIVEN BY QUALITY

MAGAZIN VON DAF TRUCKS N.V.

[WWW.DAF.COM](http://WWW.DAF.COM)

**DAF**  
A **PACCAR** COMPANY

# 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](http://www.zf.com/intarder)



MOTION AND MOBILITY

**100** MOTION  
YEARS AND  
MOBILITY



- 4** Neues von DAF
- 6** DAF auf der IAA
- 10** **PACCAR Financial Europe:**  
„Wir sprechen die Sprache des Kunden“
- 12** **DAF 20 Jahre als PACCAR-Unternehmen**
- 16** **Buffet auf Rädern**
- 17** **Klaas Engel:** „Stolz auf meinen DAF“
- 18** **Ron Borsboom über reduzierten CO<sub>2</sub>-Ausstoß:**  
„Voraussetzung ist ein integrierter und einheitlicher Ansatz aus Brüssel.“
- 22** **Hürdenlauf für den Ecocombi**
- 24** **Anker Kran- und Arbeitsbühnenvermietung GmbH:**  
Überall und jederzeit
- 26** **Goodyear Ultra Grip Max:**  
Weitermachen, wo andere an Grenzen stoßen.
- 28** **VDL BUS & COACH:**  
Niederländischer Erfolg auf deutschem Markt.
- 30** **DHT Group:** Nordische Kombination.

## NEUE STANDARDS SETZEN

Das DAF-Team ist sehr stolz auf die zahlreichen Presseberichte die in letzter Zeit in ganz Europa über die neuen Rekorde hinsichtlich der Kraftstoffeffizienz der jüngsten Generationen von XF-, CF- und LF-Modellen berichtet haben. Diese begeisterten Reaktionen der Presse entsprechen gänzlich den Rückmeldungen unserer Kunden, die angeben, dass DAF neue Standards hinsichtlich der Senkung des Kraftstoffverbrauchs sowie der Langlebigkeit und Zuverlässigkeit setzt.

Der Kraftstoffverbrauch steht in direktem Verhältnis zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen, sodass durch eine Senkung nicht nur die Umweltbelastung sinkt, sondern auch die Rendite pro Kilometer steigt. In dieser Ausgabe von „DAF in Action“ erhalten Sie von meinem Vorstandskollegen und Chefsingenieur Ron Borsboom einen Einblick in die zahlreichen Technologien, an deren Entwicklung wir derzeit arbeiten, um unsere branchenführende Position hinsichtlich der Kraftstoffeffizienz aufrechtzuerhalten und gleichzeitig die CO<sub>2</sub>-Emissionen weiter zu senken.

DAF Connect, das neue hochentwickelte Online-Flotten-Managementsystem, das sich durch Qualität, Geschwindigkeit und Benutzerfreundlichkeit auszeichnet, läutet eine neue Ära der Rentabilitätssteigerung ein. Sie erhalten damit einen umfassenden Echtzeiteinblick in die Leistung Ihrer Flotte und Ihrer Fahrer. DAF Connect bietet jedoch neben der Optimierung der Kraftstoffeffizienz noch weitere Vorteile, wie etwa die Steigerung der Fahrzeugbetriebszeit und die Verbesserung der Logistik insgesamt.

Unsere Philosophie der DAF Transport Efficiency sorgt dafür, dass die Optimierung der Rendite pro Kilometer bei all unseren Entwicklungen stets im Vordergrund steht. Innovative Systeme wie DAF Connect haben in Verbindung mit einem branchenführenden Sortiment an Lkw sowie einem engagierten und hochprofessionellen Händlernetzwerk dazu beigetragen, dass DAF heute das schnellste Wachstum unter den Lkw-Marken in Europa verzeichnet.

Wir feiern dieses Jahr unser 20-jähriges Jubiläum als PACCAR Unternehmen. Im anspruchsvollen Schwerlastbereich konnte DAF seinen Marktanteil von 1996 bis heute von 9 % auf 16 % ausbauen. Darüber hinaus ist DAF europäischer Marktführer bei Sattelzugmaschinen. Wir freuen uns auf eine rentable und spannende gemeinsame Zukunft.

Mit herzlichen Grüßen,

**Preston Feight**  
Vorstandsvorsitzender



# DAF

A PACCAR COMPANY

### Impressum:

Das Kundenmagazin „IN ACTION“ wird von DAF Trucks N.V. herausgegeben.

Redaktion: Corporate Communications-Abteilung  
P.O. Box 90065, 5600 PT Eindhoven, Niederlande  
[www.daf.com](http://www.daf.com)

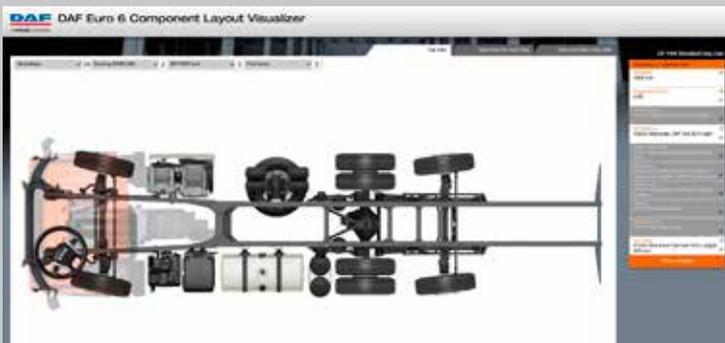
Konzept und Realisierung: GPB Media B.V., Leiderdorp  
Niederlande



*Ray Ashworth, Managing Director, DAF Trucks Ltd. nimmt den Award zum Fleet Truck of the Year in Empfang. Auf dem Foto (von links nach rechts): Jonathan Ross (Präsentator), Ray Ashworth (Managing Director DAF Trucks Ltd.), James Welchman (Marketing Manager Chevron Europe - Award Sponsor) und Steve Hobson (Editor Motor Transport).*

## VISUALISIERUNG VON FAHRGESTELLEN: KOMPONENTEN UND AUFBAU IM ÜBERBLICK

Ein Lkw-Fahrgestell ist mehr als nur zwei Querträger, an denen Achsen befestigt sind. Das Fahrgestell dient auch als Grundlage für das Fahrerhaus und muss diverse Bauteile wie Tanks, Druckluftbehälter, Batterie, Reserverad und Auspuffanlage aufnehmen können. Zudem lassen sich diese Bauteile bei DAF je nach Verwendungszweck des Fahrzeugs nahezu allesamt an unterschiedlichen Stellen am oder auf dem Fahrgestell montieren. Dennoch möchten sich Kunden oder Karosseriebauer vor einer Lkw-Bestellung gerne alle Möglichkeiten vor Augen führen können. Deshalb hat DAF den „Simulator für Komponentenordnungen“ entwickelt. Schon bei einer relativ einfach aufgebauten DAF XF-Zugmaschine gibt es für die Montage der Bauteile am Fahrgestell Hunderte von Möglichkeiten. Im Simulator für Komponentenordnungen können Kunden oder Karosseriebauer ab sofort anhand von CGI (Computer Graphics Image) ihren bevorzugten Aufbau simulieren und zugleich alle Möglichkeiten sehen, die DAF zu bieten hat. Mit einem integrierten Link zur korrekten Detailzeichnung des Fahrgestells lässt sich der konfigurierte Aufbau der Komponenten entsprechend aufrufen. Damit können sich Aufbauersteller sofort an die Arbeit machen. Der für XF und CF verfügbare Main Component Visualizer ist auf der Website für Aufbauersteller unter [www.dafbbi.com](http://www.dafbbi.com) zu finden.



## AUSZEICHNUNG DES DAF XF „FLEET TRUCK OF THE YEAR“

**Der DAF XF wurde bei den prestigeträchtigen „Motor Transport Awards“ in London zum „Fleet Truck of the Year 2016“ gewählt; DAF wurde damit in den letzten neun Jahren bereits zum sechsten Mal ausgezeichnet.**

Die Auszeichnung verdeutlicht einmal mehr, dass Flottenbesitzer vom DAF Transport Efficiency-Programm erheblich profitieren können, um Betriebskosten zu reduzieren und Fahrzeugverfügbarkeit zu maximieren.

Die Motor Transport Awards werden weithin als der „Oscar“ der Transportbranche betrachtet und zeichnen außergewöhnliche Leistungen in einer Reihe von Kategorien aus. Die Auszeichnung „Fleet Truck of the Year“ wird dabei als die höchste Auszeichnung für Nutzfahrzeughersteller gesehen.

### „Hohe Leistungsfähigkeit in der Fahrzeugflotte“

Die Jury zeichnet den DAF XF aus, da er eine exzellente Kombination aus bewährter Zuverlässigkeit, Effizienz und einem Händler-Support der Spitzenklasse darstellt. „Die hervorragende Wirtschaftlichkeit führt zu einer hohen Leistungsfähigkeit des XF in der Fahrzeugflotte“, so die Jury in ihrer Begründung. „DAF legt sein Hauptaugenmerk auf die Maximierung der Fahrzeugverfügbarkeit. Für einen Flottenbetreiber ist das ein sehr wichtiger, vertrauensbildender Aspekt.“ Für seine kontinuierliche Erweiterung des Produktangebots der XF-Baureihe wurde DAF ebenfalls lobend erwähnt. „DAF hat das Fahrerhausdesign kontinuierlich verbessert, sodass der Fahrer über viel Platz verfügt.“



## DAF MUSS WAHRE LIEBE SEIN

Die Mitarbeiter des Transportunternehmens Neier Transport & Logistik GmbH im österreichischen Nüziders widmen sich nicht nur mit Begeisterung ihrem Fach, sondern auch der Marke DAF. Das äußert sich auf ganz besondere Weise mit einer speziell eingerichteten DAF-Bar im Bürogebäude. Hier werden Kunden und andere Gäste persönlich vom Geschäftsführer Martin Neier empfangen.



## ■ DAF MUSEUM RESTAURIERT EINMALIGEN SATTELBUS

**In den 1950er und 1960er Jahren waren sie in der Umgebung von Eindhoven, der Heimat von DAF, vielfach anzutreffen: Die Sattelomnibusse, die Mitarbeiter des Elektronik Konzerns Philips, von DAF und anderen Unternehmen zur Arbeit brachten und wieder nach Hause fuhren.**

Von diesem Symbol für das industrielle Wachstum Eindhovens in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts sind leider nur wenige Exemplare erhalten geblieben. Zum Glück wurde 2011 noch ein Exemplar gefunden, wenn auch in sehr schlechtem Zustand. Ehrenamtliche Mitarbeiter des DAF Museums in Eindhoven haben ihn in den letzten Jahren unter vollem Einsatz und mit großer Begeisterung restauriert.

Der Sattelbus wurde komplett zerlegt und von Grund auf neu aufgebaut. Manche Bauteile mussten komplett neu gefertigt werden, wobei oft nicht mehr als ein verrostetes Metallteil als Muster zur Verfügung stand. „Ein handwerkliches Meisterwerk und eine tolle Leistung Dutzender ehrenamtlicher Helfer“, so der stolze Manager des DAF Museums Joost van den Bosch.

## ■ NUMMER 6 IN DEN TOP TEN DER F&E

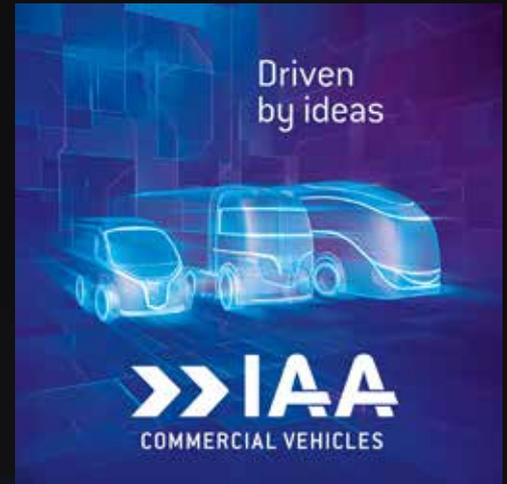
Das niederländische Technikmagazin „Technisch Weekblad“ erstellt alljährlich eine Rangliste der niederländischen Unternehmen mit den höchsten Investitionen im Bereich Forschung und Entwicklung. Mit Investitionen in diesem Bereich von insgesamt 132,3 Millionen im vergangenen Jahr belegt DAF unter den niederländischen Unternehmen den eindrucksvollen sechsten Platz, innerhalb der Automobilbranche nimmt DAF (wie in den Vorjahren) sogar die Spitzenposition ein. Als einziges Unternehmen aus der niederländischen Autoindustrie kann DAF einen Platz unter den Top 25 beanspruchen.

### **In die Zukunft investieren**

„Diese hervorragende Platzierung sagt alles über das Niveau unserer Aktivitäten und unseren Ehrgeiz, wenn es um neue, fortschrittliche und hochentwickelte Technologien geht“, so Ron Borsboom, Mitglied des Firmenvorstands und verantwortlich für den Bereich Produktentwicklung. „Auch in Zukunft werden wir weiter in die Zukunft investieren.“



Hannover, 22. bis 29. September. Eine der wichtigsten Lkw- und Transportmessen in Europa. DAF Trucks stellt sein komplettes branchenführendes Produkt- und Serviceangebot vor und präsentiert die effizientesten Transport-Rundumlösungen mit der höchsten Rendite pro Kilometer. Das neue, innovative Flotten-Managementsystem „DAF Connect“ dient der Optimierung von Flotteneinsätzen sowie Fahrleistungen und sorgt dadurch für eine höhere Logistikeffizienz. Darüber hinaus werden innovative Verbesserungen an den zuverlässig-sparsamen PACCAR-Motoren PX-5 und PX-7 vorgestellt. Sie sorgen für die perfekte Balance zwischen Kraft, Drehmoment und Kraftstoffeffizienz und verschaffen den erfolgreichen Baureihen CF und LF höchste Wirtschaftlichkeit für den Lieferverkehr.



DAF TRUCKS AUF DER IAA 2016 IN HANNOVER:

# PRODUKTINNOVATIONEN STÄRKEN „DAF TRANSPORT EFFICIENCY“



Der DAF-Stand wird auf der IAA Nutzfahrzeuge in Messehalle 17 vertreten sein. Auf einer Fläche von 2.500 m<sup>2</sup> wird das vollständige Produkt- und Serviceangebot, das Maßstäbe in Sachen Qualität setzt, die Betriebskosten senkt und die Fahrzeugleistung verbessern soll, präsentiert. Ausgestellt werden unter anderem der LF für den Lieferverkehr, der vielfältige CF für verschiedene Einsatzbereiche und das Flaggschiff XF für Fernverkehr und Schwertransporte.

Um zu unterstreichen, welche Bedeutung DAF und seine rund 1.000 Vertriebs- und Servicepartner ihren umfangreichen wie exzellenten Services beimessen, um die branchenführenden Produkte von DAF zu unterstützen, werden alle Unternehmenssparten prominent auf dem DAF IAA-Stand vertreten sein. Dazu gehören PACCAR Financial, PacLease, PACCAR Parts, TRP und DAF MultiSupport (Reparatur- und Wartungsverträge).



## OPTIMIERTE PACCAR PX-5- UND PX-7-MOTOREN FÜR DAF CF UND LF

Als Teil der DAF-Transport-Efficiency-Philosophie präsentiert DAF mehrere Innovationen bei den erfolgreichen DAF-Baureihen CF und LF für den Lieferverkehr, die von den PACCAR PX-Motoren angetrieben werden. Das höhere Drehmoment bei reduzierter Drehzahl erhöht den Fahrkomfort und senkt den Kraftstoffverbrauch. Diese Motoroptimierungen in Kombination mit den neuen, schnelleren Antriebssträngen, mit denen sich die Motordrehzahl bei 85 km/h um etwa 300 U/min verringert, senken den Kraftstoffverbrauch um bis zu 4 Prozent. Dank neuer Software und einem optimierten Wärme- und Luftmanagement konnte das Drehmoment der zuverlässigen und sparsamen PACCAR PX-5 mit 4,5 l Hubraum und PX-7-Motoren mit 6,7 Litern um bis zu 12 Prozent gesteigert werden. Damit erreicht der PACCAR-Vierzylinder PX-5 in der DAF-Baureihe LF jetzt bis zu 850 Nm Drehmoment bei 1200 bis 1500 U/min. Der PACCAR PX-7 im DAF LF und CF kommt sogar auf 1200 Nm bei 1100 bis 1700 U/min. ▶



# IHRE WELT. UNSERE LACKE.

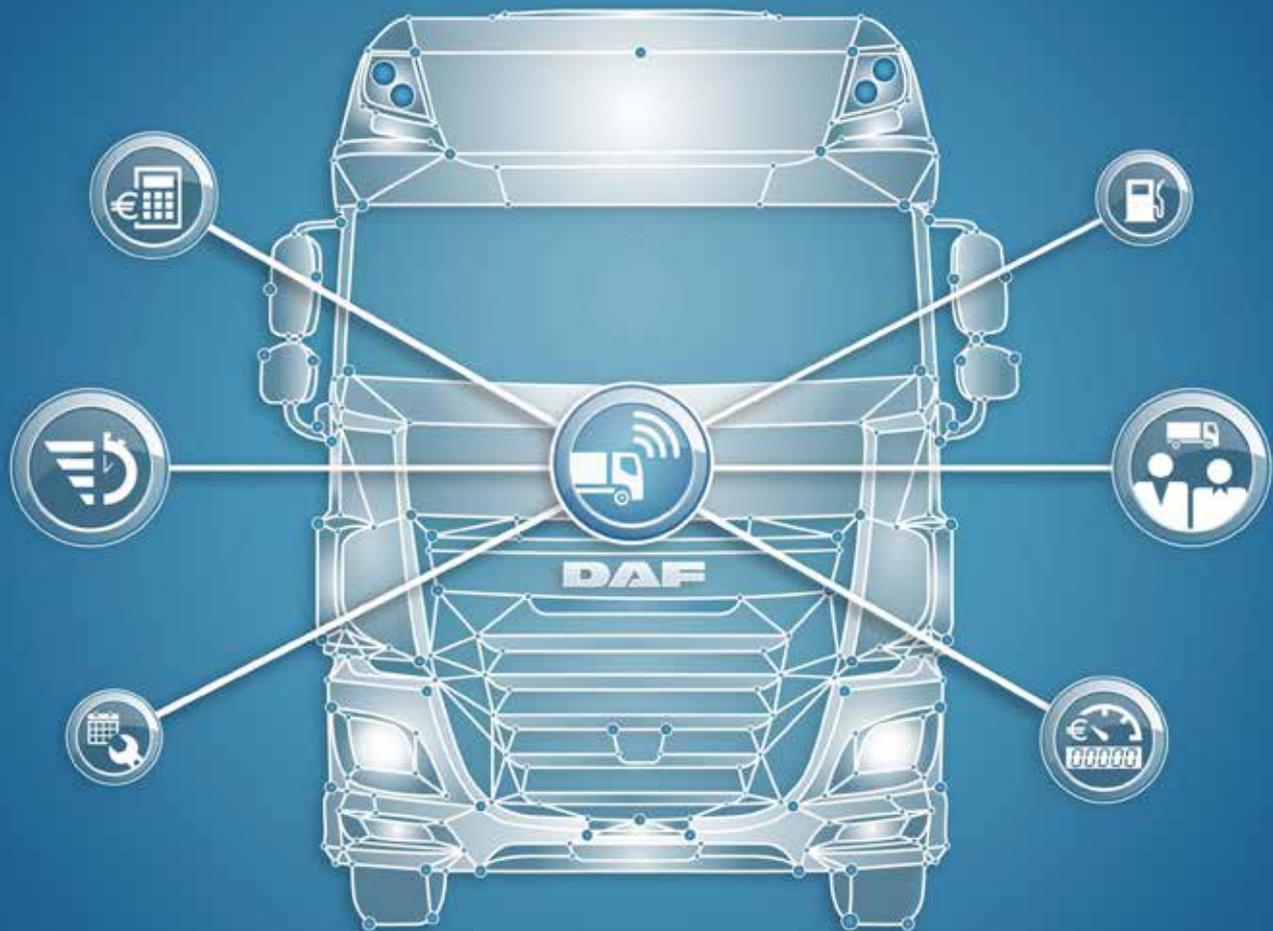
## KOMMERZIELLER TRANSPORT

Fast überall auf der Welt bietet Axalta Lacksysteme für Lkw an. Unsere Produkte glänzen auf der Straße, wo Fahrzeuge auf die härtesten Bedingungen treffen, mit Lacksystemen, die konzipiert wurden, um die bestmögliche Leistung zu erbringen. Dazu gehören Flüssig- und Pulverlackprodukte für Hersteller von Lastkraftwagen, Bussen, Schienenfahrzeugen und Kommunalfahrzeugen.

Axalta ist ein Partner von DAF Trucks und versorgt das Unternehmen seit mehr als 20 Jahren mit Lackprodukten.

[www.axalta.de](http://www.axalta.de)





## FLOTTENMANAGEMENTSYSTEM „DAF CONNECT“

**Auf der IAA stellt das Unternehmen auch das neue DAF Connect vor. Dabei handelt es sich um ein innovatives Flottenmanagementsystem, das dem Anwender Echtzeitinformationen zur Leistung seiner Fahrzeuge und Fahrer liefert. Auf dem virtuellen Online-Dashboard, das sich nach den Wünschen und Anforderungen des Kunden bedarfsgerecht konfigurieren lässt, werden Daten zu Fahrzeugstandort, Kraftstoffverbrauch, Kilometerstand, Flottenauslastung und Leerlaufzeiten angezeigt.**

Das anwenderfreundliche Online-Armaturenbrett kann auch umfassende Kraftstoffberichte mit aktuellen und kumulierten Verbrauchsdaten anzeigen, um einzelne Fahrzeuge oder Fahrleistungen miteinander zu vergleichen. In der Live-Flottenansicht erhält der Anwender alle für die optimale Planung notwendigen Informationen zum Standort der Fahrzeuge wie, z.B. zurückgelegte Strecken oder Fahrtzeiten zu einzelnen Fahrern und Lkw. Der Anwender kann sich durch benutzerdefinierte Warnhinweise in Bezug auf Abweichungen bei Geschwindigkeit, Route, Standort oder Kraftstoffverbrauch benachrichtigen lassen und auf dieser Basis unmittelbar die Leistung seiner gesamten Flotte optimieren.

DAF Connect optimiert die Fahrzeugverfügbarkeit, senkt Betriebskosten und steigert die Logistikeffizienz, zu der auch eine effiziente Planung aller anfallenden Reparatur- und Wartungsarbeiten sowie bedarfsgerechte Hinweise seitens

DAF gehören. „Mit DAF Connect läuten wir eine neue Ära des Kundensupports ein und verschaffen Unternehmern maximale Rentabilität pro Kilometer“, ist sich Richard Zink, Vorstandsmitglied von DAF Trucks und verantwortlich für Marketing und Vertrieb, sicher.

DAF Connect wird ab dem vierten Quartal 2016 erhältlich sein und durch seine hohe Qualität, Geschwindigkeit der Datenverarbeitung, Anwenderfreundlichkeit und seiner Möglichkeiten, einzelne Fahrzeugleistungen miteinander zu vergleichen, eines der besten Flottenmanagementsysteme werden. „Wir arbeiten mit branchenführenden und unabhängigen Anbietern von Flottendaten zusammen, um eine offene Plattform nutzen zu können“, ergänzt Richard Zink. „Das ist besonders für Flotten die DAF und andere Marken fahren von Bedeutung oder für DAF-Flotten, die bereits in Flottenmanagementsysteme investiert haben.“ ■

PACCAR FINANCIAL SERVICES:

# „WIR SPRECHEN DIE SPRACHE DES KUNDEN. AUCH DAS GEHÖRT ZUR DAF TRANSPORT EFFICIENCY“

Beim Straßentransport sind Kosteneinsparungen weiterhin ausschlaggebend. Optimierung und mehr Effizienz bleiben hochaktuell. Wie lässt sich pro Kilometer der höchste Ertrag erzielen? Diese Frage dient als Ausgangspunkt der DAF Transport Efficiency, eines breiten Produkt- und Dienstleistungsangebots mit dem Ziel, die Rendite pro Kilometer weiter zu erhöhen. Eine entscheidende Rolle im Rahmen der DAF Transport Efficiency spielt PACCAR Financial Europe.





**PACCAR Financial Services** gehört zu PACCAR Inc, dem Mutterkonzern von DAF Trucks N.V. Bereits in den 1950er Jahren begann PACCAR, auch finanzielle Serviceleistungen anzubieten. Mittlerweile hat sich PACCAR Financial Services zu einem der weltweit größten Finanzdienstleister speziell für die Transportindustrie entwickelt. Das Unternehmen kann ein internationales Portfolio mit mehr als 175.000 Lkw und Aufliegern mit einem Gesamtwert der Aktiva von 12,13 Milliarden \$ vorweisen.

**S**eit 15 Jahren bietet PACCAR Financial Services (siehe Kasten) seine Leistungen auch in Europa an. Die inzwischen in 12 Ländern vertretene europäische Tochtergesellschaft finanziert rund 25 Prozent aller neuen Lkw von DAF. Gerrit-Jan Bas, Geschäftsführer von PACCAR Financial Europe, erklärt den Erfolg so: „Wir sind echte Trucker.“

**WURZELN** „Im Vergleich zu herkömmlichen, allgemeinen Finanzdienstleistern haben wir den großen Vorteil, dass unsere Wurzeln in der Lkw-Branche liegen“, erläutert Bas. „Und da wir dieses Fach verstehen, können wir finanzielle Produkte entwickeln und anbieten, die voll und ganz auf die Wünsche und den Bedarf der Transportindustrie abgestimmt sind. Wir sind uns vollends darüber im Klaren, dass die Entscheidung für eine bestimmte Form der Finanzierung das Geschäftsergebnis unserer Kunden enorm beeinflusst. Und ist das nicht ein perfektes Beispiel für DAF Transport Efficiency? Denn wir unterstützen unsere Kunden dabei, Betriebskapital für ihre Kernaktivitäten freizustellen. Die Entwicklung all unserer Dienstleistungen beruht auf einem gemeinsamen Nenner: Wir widmen uns voll und ganz der Transportbranche. Wir finanzieren ausschließlich Lkw und Auflieger. Und unsere Kunden wissen das zu schätzen. Wir sprechen dieselbe Sprache.“

**GERINGERE KOSTEN** Alles schön und gut, aber kann Bas das auch mit Beispielen untermauern? „Da uns das Produkt von A bis Z vertraut ist, können wir den Kunden optimal zum Aufbau seines Fahrzeugs beraten“, erklärt er. „Es kommt etwa

regelmäßig vor, dass wir einem Kunden bei der Beratung vorschlagen, einen Intarder hinzuzufügen. Das ist zwar mit Zusatzkosten verbunden, doch der Wiederverkaufswert seines Fahrzeugs steigt und damit auch das Einsparpotential bei den monatlichen Kosten. Außerdem fallen weniger Wartungskosten für die Bremsen an. Ein ‚normaler‘ Finanzdienstleister hätte diesen Vorschlag aufgrund mangelnder Produktkenntnisse nie gemacht. Ein perfektes Beispiel für DAF Transport Efficiency.“

**KRISE** Wie Bas schon sagte: PFE und seine Kunden sprechen dieselbe Sprache. Das hat sich auch vor ein paar Jahren bewährt, als die Transportbranche unter der schwersten Krise aller Zeiten litt. Bas erzählt: „Viele Transportunternehmer gerieten damals in finanzielle Schwierigkeiten. Für traditionelle Finanzdienstleister oder Banken hat dann die Sicherung des zur Verfügung gestellten Kapitals oberste Priorität. Das kann dazu führen, dass der betroffene Transportunternehmer kapitulieren muss. PACCAR Financial ging das Problem von genau der anderen Seite an: Unsere Priorität war und ist es, die Lkw des Kunden auf der Straße zu halten, um so den Kunden bei der Bewältigung der Krise zu helfen. Dieses Ziel erreichen wir, indem wir gemeinsam mit dem Kunden überlegen, wie sich seine Verträge umstrukturieren lassen.“

**BONITÄTSRATING** Hinzu kommt ein weiterer Konkurrenzvorteil von PACCAR Financial. Das Mutterunternehmen PACCAR

(das schon seit 77 Jahren durchgehend Gewinn erwirtschaftet) weist eine äußerst starke Bilanz sowie ein Kreditrating von A+/A1 auf. „Dadurch sind wir in der Lage, attraktive Tarife anzubieten“, ergänzt Bas.

**JEDER HÄNDLER** PACCAR Financial Europe bietet seine Dienstleistungen über DAF-Händler an. „Für Kunden ist das sehr vorteilhaft“, betont Bas. „Denn genau dort, wo der Lkw bestellt wird, kann zugleich auch die Finanzierung oder Versicherung abgeschlossen werden. Damit kommt alles aus einer Hand. Darüber hinaus kann der Händler sogar eine Komplettlösung anbieten, indem er die Finanzierung mit einem DAF MultiSupport Reparatur- und Wartungsvertrag auf ein und denselben Rechnung zusammenfasst. Mit einem solchen Gesamtpaket ist für den Kunden klar ersichtlich, wie sich seine Gesamtbetriebskosten (TCO) zusammensetzen. Somit verringert sich sein operatives Risiko. Und genau darum geht es ihm natürlich in erster Linie. Der Kunde kann sich ganz auf sein Kerngeschäft konzentrieren.“

**ZWEI WELTEN** In jedem Land, in dem PACCAR Financial vertreten ist, kennen sich die Mitarbeiter mit den speziellen nationalen Rahmenbedingungen genau aus. „Entscheidungen werden vor Ort getroffen“, so Bas. „Das heißt, dass jeder Kunde die Aufmerksamkeit erhält, die er verdient. Damit bieten wir das Beste aus zwei Welten: Die lokale Mentalität nach dem Motto ‚Das regeln wir schon‘ wird mit den Vorteilen eines weltweiten Netzwerks kombiniert.“ ■

20 JAHRE PACCAR UNTERNEHMEN

# DAF EXPANDIERT IN DIE GANZE WELT

**Vor genau 20 Jahren wurde DAF Trucks Teil von PACCAR, einem der weltweit größten Lkw-Hersteller. Der Beginn einer weltweiten Erfolgsgeschichte.**

**P**ACCAR wurde 1905 als Ausrüstungshersteller für die Eisenbahn und den Holztransport gegründet. Seit 1945 ist das Unternehmen vorrangig im Schwerlastsegment tätig. Dies war auch das Jahr, in dem es die Kenworth Motor Truck Company kaufte, gefolgt von der Peterbilt Motors Company im Jahr 1958. Beide Marken haben auf den Märkten in Nord- und Südamerika sowie in Australien Vorbildstatus und gelten als Qualitätsführer. Als weiteres wichtiges Unternehmen hat PACCAR 1996 DAF übernommen.

## „KOMPETENZZENTRUM“

Unter dem Dach von PACCAR wurden bei DAF in den vergangenen beiden Jahrzehnten beeindruckende Investitionen getätigt. Ein komplett neues Motorentestzentrum in Eindhoven (Niederlande) stärkt DAF weiter in seiner

führenden Position hinsichtlich der Entwicklung sauberer, zuverlässiger und hocheffizienter Motoren. DAF wird damit innerhalb des PACCAR Konzerns zum „Kompetenzzentrum für Motoren“. Der PACCAR MX-13-Motor mit 12,9 Litern und der PACCAR MX-11-Motor mit 10,8 Litern sind heute weltweit anerkannt. Mittlerweile werden 45 Prozent der Lkw von Kenworth und Peterbilt mit PACCAR MX-Motoren gebaut.

## KONTINUIERLICHE INVESTITIONEN

Zudem wurde in erheblichem Umfang in neue PACCAR Teilevertriebszentren in Ungarn, den Niederlanden und Russland investiert, um Kunden viel schneller mit Teilen beliefern zu können. Die umfangreichsten Investitionen sind

*Erhebliche Investitionen in neue Distributionszentren für PACCAR Parts gewährleisten dem Kunden eine erstklassige Versorgung mit Ersatzteilen.*





in die Entwicklung der neuen Generation von Euro 6-Fahrzeugen geflossen, das größte Projekt in der Geschichte von DAF, mit neuen Antriebssträngen, Fahrgestellen und Fahrerhausdesigns, sowie der

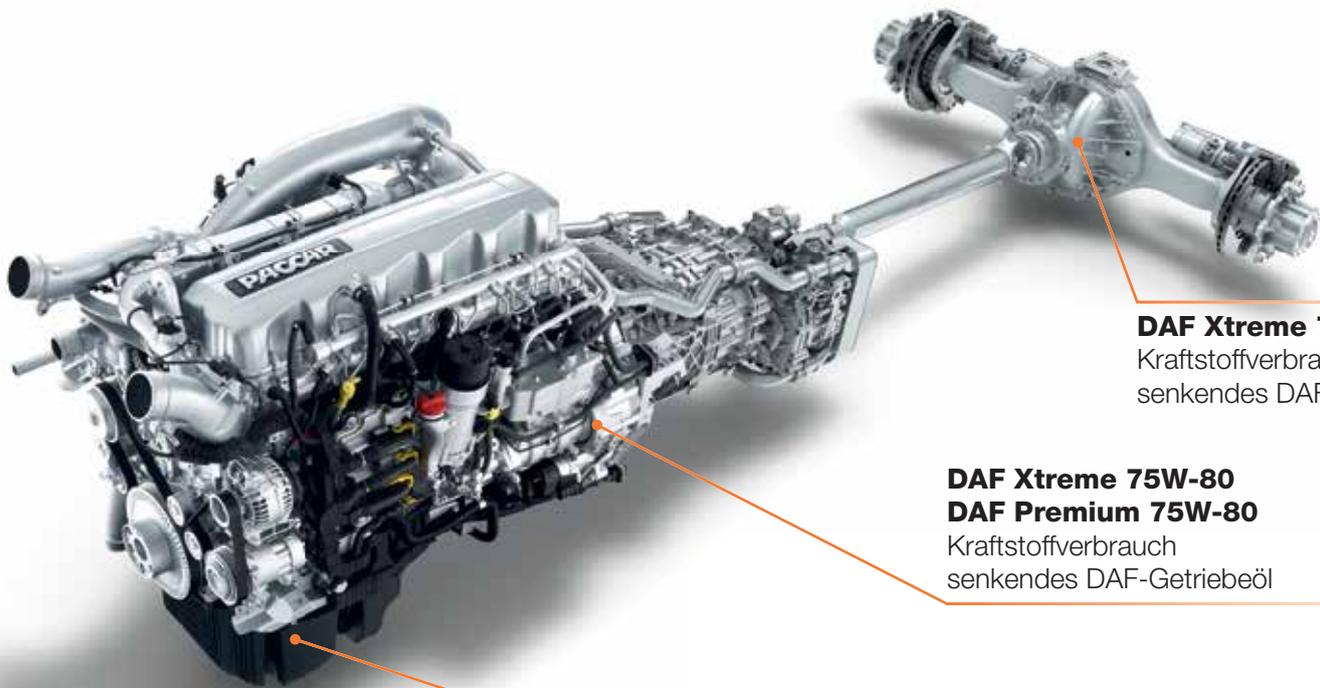
Einführung modernster Produktionstechnologien. Das Ergebnis: die besten Lkw aller Zeiten hinsichtlich Kraftstoffeffizienz, Zuverlässigkeit und Langlebigkeit. ►

*Zukunftsmusik: DAF Westerlo 2017, oben im Bild die neue Lackierstraße für Fahrerhäuser.*



# DAF SCHMIERMITTEL – SPAREN ZEIT UND GELD

Die Premium und Xtreme Sortimente wurden alle von Chevron Lubricants, einem der größten Hersteller von qualitativ hochwertigen Ölen der Welt, für DAF Trucks ausgelegt, entwickelt und getestet. Sie wurden mit klaren Zielen entwickelt. Sparen Sie den Fahrern durch die Sicherstellung von optimalem Schutz und Leistung für alle beweglichen Teile des Antriebsstrangs Zeit und Geld. Dies sorgt für geringeren Kraftstoffverbrauch, niedrigere CO<sub>2</sub>-Emissionen und verlängerte Ölwechselintervalle.



**DAF Xtreme 75W-90**  
Kraftstoffverbrauch  
senkendes DAF-Achsöl

**DAF Xtreme 75W-80**  
**DAF Premium 75W-80**  
Kraftstoffverbrauch  
senkendes DAF-Getriebeöl

**DAF Xtreme LD-FE 5W-30**  
**DAF Xtreme LD-FE 10 W-30**  
Kraftstoffverbrauch senkende DAF-Motoröle



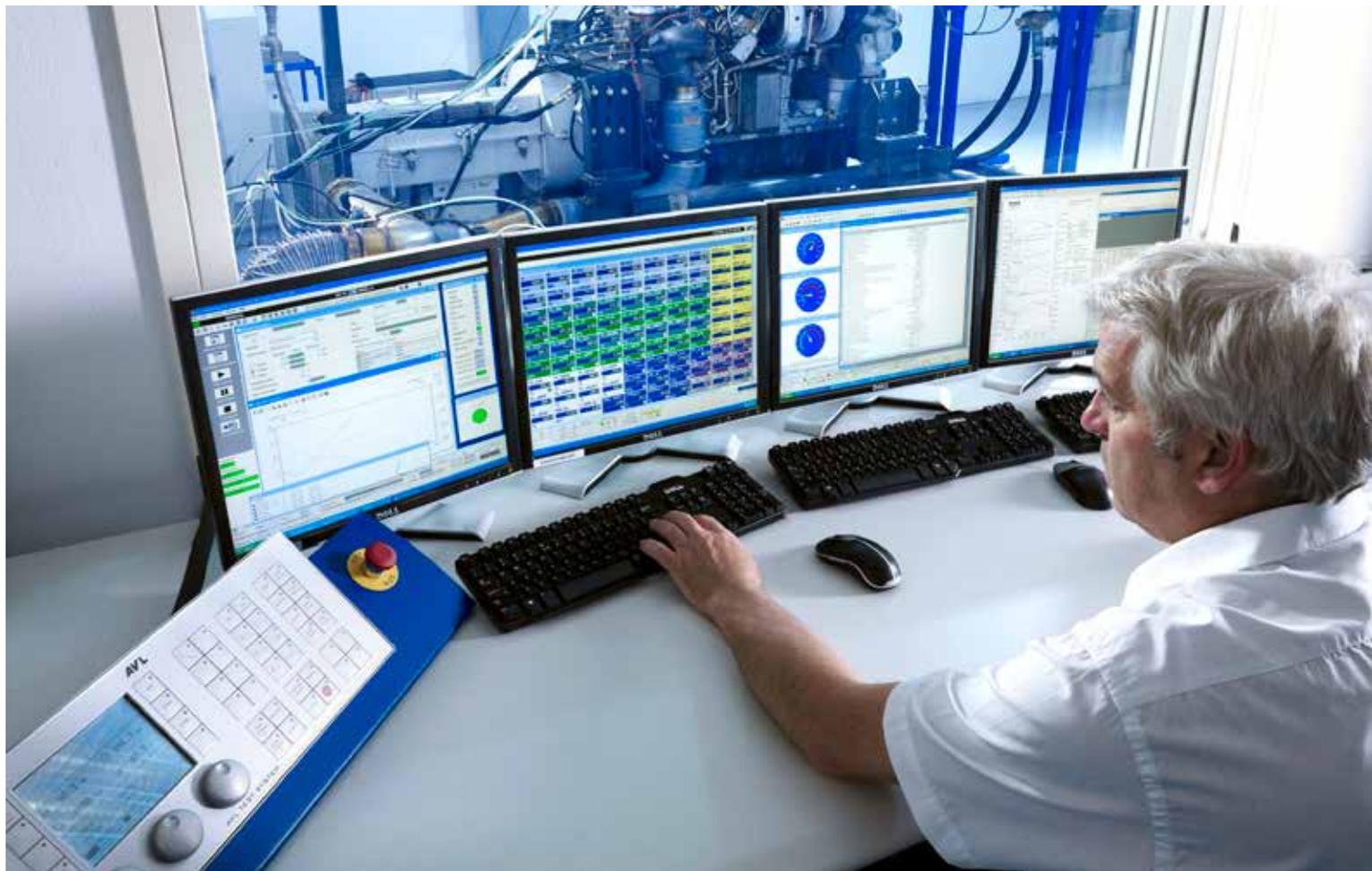
DRIVEN BY QUALITY

TRUCKS | PARTS | FINANCE

[WWW.DAF.COM](http://WWW.DAF.COM)

**DAF**  
A **PACCAR** COMPANY

*Nicht zuletzt dank des nagelneuen Motorentestzentrums in Eindhoven konnte DAF seine Führungsposition bei der Entwicklung sauberer, zuverlässiger und extrem effizienter Motoren ausbauen. Innerhalb des PACCAR-Konzerns gilt DAF in diesem Bereich sogar als „Centre of Excellence“.*



Und PACCAR investiert weiter: Momentan wird im belgischen Westerlo ein neues Lackierzentrum für Fahrerhäuser gebaut, das bei seiner Eröffnung 2017 die modernste und umweltfreundlichste Anlage ihrer Art sein wird.

#### **ERFOLGREICHSTER LKW-HERSTELLER**

Die neue Fahrerhaus-Lackiererei steht im Einklang mit den zukünftigen Plänen von DAF, seine Präsenz weltweit auszubauen. Immer mehr Betreiber erkennen die hohe Qualität und Effizienz von DAF-Lkw an. In Europa ist DAF mittlerweile einer der erfolgreichsten Lkw-Hersteller mit dem

stärksten Wachstum. Der Marktanteil im Schwerlastsegment ist seit 1996 von rund 9 auf 16 % (erste Jahreshälfte 2016) gestiegen.

**WELTWEITES WACHSTUM** Aber auch außerhalb Europas kann DAF große Erfolge vorweisen: Besonders in Regionen wie Südamerika, Russland, Afrika und Asien, wo die europäische Lkw-Bauweise den Markt beherrscht, weiß man die Qualität und Effizienz der DAF-Lkw zu schätzen. DAF ist Marktführer in Israel und in Taiwan die Nummer 1 unter den europäischen Importeuren. Für mehr

Wachstum hat DAF in Russland und der Türkei eigene Vertriebsniederlassungen eröffnet und in Brasilien zudem ein komplett neues Produktionswerk errichtet.

**WEITER AUSBAUEN** „1996 hat DAF rund 25.000 Lkw produziert. Diese Zahl hat sich bis zum letzten Jahr mit über 50.000 Einheiten mehr als verdoppelt. Mit unserem überzeugenden Angebot an Lkw und Dienstleistungen und unserem dichten Netzwerk professioneller, unabhängiger Händler ist DAF bestens aufgestellt, um die umfangreichen globalen Aktivitäten weiter auszubauen. ■

**DAF HAT 1996 RUND 25.000 LKW PRODUZIERT. BIS ZUM VERGANGENEN JAHR KONNTE DAS UNTERNEHMEN DIESE ZAHL MIT ÜBER 50.000 EINHEITEN MEHR ALS VERDOPPELN.**



# SPEISEWAGEN FÜR DIE CHARITÉ

**Auf dem Berliner Charité-Gelände versorgen drei DAF LF mit Frischdienstkoffer die Patienten täglich mit frisch zubereitetem Essen. An der Charité in Berlin übernehmen drei DAF-Lkw die pünktliche und sichere Essenversorgung für die Patienten. Die identisch ausgestatteten DAF LF 310 FA mit Frischdienstkoffer hat die Charité CFM Facility Management GmbH angeschafft, um damit dreimal täglich alle Einrichtungen der Charité zu versorgen. Die 18-Tonner transportieren auf dem Campusgelände Spezialcontainer, in denen die Tablett mit den Speisen für die einzelnen Mahlzeiten stecken.**

**D**ie DAF LF 310 FA mit Tagesfahrerhaus verfügen jeweils über den sparsamen PACCAR PX7-Motor in Euro 6-Ausführung. „Früher lag die Essensbelieferung in den Händen eines externen Dienstleisters. Seit zwei Jahren erledigen wir Transport und Verteilung der Speisen in Eigenregie. Dafür brauchten wir moderne Solo-Lkw mit Kühlkoffer und Kühlaggregat. DAF hat uns mit seiner LF-Baureihe samt zusätzlichen Dienstleistungen das beste Paket geschnürt“, sagt Martin Meyer, Bereichsleiter Logistik der Charité CFM Facility Management GmbH. „Die Zentralküche am Charité-Standort Steglitz arbeitet nach dem „Cook and Chill“-Verfahren. Warme Speisen werden wie gewohnt zubereitet und dann innerhalb von 90 Minuten auf unter 4°C abgekühlt.

Die Schnellkühlung sorgt für eine lange Haltbarkeit der Speisen“, erklärt Meyer. Auf den Stationen befinden sich Stromanschlüsse für die Speisencontainer, um das Mittagessen in den Behältern vor dem Verzehr wieder zu erwärmen. „Bei uns sind die DAF LF an 365 Tagen im Jahr im Einsatz. Dreimal täglich liefern die Lkw ab vier Uhr morgens Essen für zwei Standorte der Charité in Berlin aus und legen dabei durchschnittlich 80 Kilometer Stadtverkehr am Tag zurück“, beschreibt Martin Meyer den Einsatz seiner DAF. Ausfälle darf es nicht geben. Kommt das Essen zu spät oder gar nicht, würden viele Patienten hungern. Deshalb ging der Logistikchef auf Nummer sicher und schloss für alle DAF LF den Wartungs- und Reparaturvertrag „DAF MultiSupport Garantie Plus“ ab. ■

# KLAAS ENGEL: „STOLZ AUF MEINEN DAF!“

Als selbstständiger Transportunternehmer fährt Klaas Engel seit Anfang des Jahres einen optisch besonders ansprechenden DAF. „Dass beim DAF Komfort und Verbrauch herausragend sein müssen, versteht sich von selbst. Ich wollte vor allem auch, dass die Optik stimmt.“ DAF in Action besuchte den stolzen Transportunternehmer an seinem Wohnort Elburg in der niederländischen Provinz Gelderland.

Von: Iep van der Meer



◀ „Ich wollte das Äußere ganz bewusst übersichtlich halten, denn der Lkw an sich ist schon schön genug.“

**K**laas Engel entschied sich Ende letzten Jahres für einen neuen DAF XF440 Super Space Cab, mit dem er seine täglichen Fahrten durch die Niederlande erledigt. Für ihn hieß das, nach Jahren wieder zu der Marke zurückzukehren, mit der für ihn im Grunde alles angefangen hatte. „Mein Vater fuhr damals einen DAF 2600, und da bin ich oft mitgefahren. Später habe ich selbst bei vielen anderen Fahrzeugtypen am Steuer gesessen, aber letztendlich haben mich die Reize der neuen XF-Generation überzeugt. Ich fand das Fahrzeug optisch sofort sehr ansprechend und auch technisch ist alles gut durchdacht. Nach dem Kauf dieses

Fahrzeugs hat mein Vater davon auch gleich als erster erfahren. Dieses DAF-Gefühl liegt uns im Blut.“

**AUSSTRAHLUNG** Klaas legt Wert auf ein gepflegtes Äußeres. „Ein Lkw kann noch so sparsam oder komfortabel sein, er muss auch gut aussehen“, sagt er. Die Designer von DAF haben den Geschmack von Klaas genau getroffen, denn er ist besonders zufrieden mit seinem Wagen. Sein frisch und glatt lackierter DAF verfügt über ein besonders gelungenes Design: „Ich wollte das Äußere ganz bewusst übersichtlich halten, denn der Lkw an sich ist schon schön genug. Es wurde zwar das eine oder

andere umgesetzt, doch dieses Design betont genau die ursprünglichen Formen. Es ist dezent und geradlinig, fällt aber durch die Farbgebung sehr wohl auf. Unterwegs bekomme ich auch oft positive Reaktionen von anderen.“ Klaas entschied sich für die integrierten DAF Skylights und in der Sonnenblende integrierte Fernscheinwerfer. Unter der vorderen Stoßstange ist ein zusätzlicher Spoiler angebracht. Das Fahrgestell wurde mit markanten und oben geschlossenen Seitenverkleidungen versehen. Außerdem wurde eine auffällige hintere Stoßstange montiert. „Die rundet das Design des Lkws harmonisch ab“, so der stolze Besitzer. ■



**RON BORSBOOM**, LEITER DER PRODUKTENTWICKLUNG, ZUM THEMA CO<sub>2</sub>-REDUZIERUNG:

**„GANZHEITLICHER  
ANSATZ UND VORGABEN  
AUS BRÜSSEL“**



*Ron Borsboom, Vorstandsmitglied bei DAF Trucks und Leiter der Produktentwicklung:*

*„Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch und damit die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fernverkehr-Lkw konnten im vergangenen Jahrzehnt um 14 Prozent reduziert werden. „Gleichzeitig wurden die strengen Euro 6-Emissionsnormen erfüllt. Die Stickstoffoxid- und Partikelemissionen liegen mittlerweile 95 Prozent unter dem Niveau von vor 20 Jahren.“*

**Nach den beeindruckenden Ergebnissen in der Lkw-Branche hinsichtlich der Reduzierung der Stickstoffoxid- und Partikelemissionen sowie des Kraftstoffverbrauchs liegt der Schwerpunkt heute mehr denn je auf der weiteren Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Da diese direkt mit dem Kraftstoffverbrauch verbunden sind – einem der wichtigsten Kaufkriterien im Transportsektor – versteht es sich von selbst, dass die Lkw-Branche auch in Zukunft an der weiteren Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen arbeitet. „Für unsere zukünftigen weiteren Schritte ist es wichtig, dass Brüssel die Regeln für neue Lkw-Abmessungen und -Gewichte in Europa endgültig verabschiedet.“**

**B**evor der Chefindingenieur von DAF neue Technologien enthüllt, die seine Abteilung derzeit zur zukünftigen Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen entwickelt und testet, erinnert er an die enormen Errungenschaften, die in der Lkw-Branche bereits erzielt wurden. „Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch und damit die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fernverkehr-Lkw wurde in den vergangenen zehn Jahren um 14 Prozent reduziert“, erklärt Ron Borsboom. „Gleichzeitig wurden die strengen Euro 6-Emissionsnormen erfüllt, während die Stickstoffoxid- und Partikelemissionen heute etwa 95 Prozent unter dem Niveau von beispielsweise vor 20 Jahren liegen. Das ist beeindruckend!“

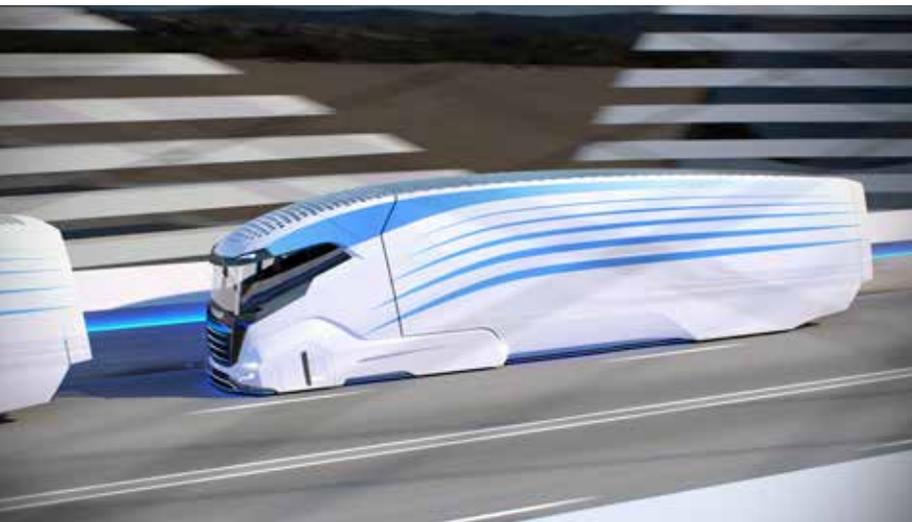
#### **DER LKW ALS HIGHTECH-MASCHINE**

Moderne Lkw sind unter anderem aufgrund der strengen Emissionsanforderungen zu Hightech-Maschinen geworden. „Um die enormen Fortschritte auf dem Gebiet der Emissionen erzielen zu können, sind in jedem modernen Lkw neben ausgeklügelten Technologien für die Nachbehandlung von Abgasen auch bahnbrechende Motortechnologiestandards zu finden. Gleichzeitig wurde die Aerodynamik optimiert und an zahlreichen Stellen das Gewicht und die Reibung reduziert. Intelligente Systeme helfen dem Fahrer heute, einen möglichst niedrigen Kraftstoffverbrauch und niedrigste CO<sub>2</sub>-Emissionen zu erreichen. Beispiele dafür sind der einzigartige Fahrerperformanceassistent auf dem Armaturenbrett jedes DAF-Lkws sowie der GPS-gesteuerte Tempomat und Getriebetechnologien, die mehrere Kilometer vorausschauen können.

Und vor allem setzen wir neue Maßstäbe hinsichtlich der Zuverlässigkeit und Langlebigkeit!“

#### **VERANTWORTUNG GEGENÜBER ZUKÜNFTIGEN GENERATIONEN**

Ron Borsboom ist mit Recht stolz auf das Lob, das der Kraftstoffeffizienz „seiner“ DAF-Lkw zuteilwird. Die Kundenrückmeldungen sind hervorragend, während in unabhängigen Tests der Presse in Europa neue Rekorde gemeldet werden. „Wir suchen weiterhin nach neuen Möglichkeiten, Kraftstoff zu sparen und den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu senken, um unseren ökonomischen und ökologischen Vorsprung weiter auszubauen“, so Ron Borsboom, Vorstandsmitglied von DAF Trucks und verantwortlich für die Produktentwicklung. „Aus diesem Grund investieren wir weiter in die Reduzierung interner Verluste in den Motoren. Die Erzielung höherer Leistungen mit kleineren Hubräumen („Downsizing“) und die Realisierung neuer Drehmomentkurven zur Senkung der Drehzahlen („Downspeeding“) bieten hier interessante Möglichkeiten. Darüber hinaus beschäftigen wir uns mit der weiteren Optimierung der internen Reibung und Verbrennung. Wir entwickeln vielversprechende neue Technologien, wie etwa die Abwärmerückgewinnung aus den Abgasen. Darüber hinaus untersuchen wir weitere Möglichkeiten zur Wiederverwendung von Bremsenergie (regeneratives Bremsen) und zur Elektrifizierung von Bauteilen. Zudem sehen wir hervorragende Möglichkeiten für das „vorausschauende“, „vernetzte“ und „kooperative“ Fahren, um Lkw noch effizienter zu gestalten.“ ▶



**„WIR SUCHEN WEITERHIN NACH NEUEN MÖGLICHKEITEN, KRAFTSTOFF ZU SPAREN UND DEN CO<sub>2</sub>-AUSSTOSS ZU SENKEN, UM UNSEREN ÖKONOMISCHEN UND ÖKOLOGISCHEN VORSPRUNG WEITER AUSZUBAUEN.“**

*Das Europäische Parlament hat für eine neue Gesetzgebung in diesen Bereichen gestimmt. Dadurch sind längere Lkw-Kombinationen, eine verbesserte Aerodynamik sowie ein optimiertes Sichtfeld möglich.*

#### **TRUCK PLATOONING ALS SERIÖSE**

**OPTION** DAF hat sich während der vom niederländischen Umwelt- und Verkehrsministerium Anfang dieses Jahres veranstalteten European Truck Platooning Challenge als Technologieführer bewiesen. Ziel der Challenge war es, die Zustimmung einzelner Regierungen zu erhalten, um in ganz Europa umfangreiche Tests mit unterschiedlichen Lkw-Kombinationen durchführen zu können, die drahtlos

miteinander vernetzt sind. Die beim „Platooning“ einander folgenden Lkw beschleunigen und bremsen automatisch entsprechend den über WLAN, Radar und Kameras erhaltenen Informationen. Zukünftig sollen sie auch selbstständig lenken können.

„Über eine hochentwickelte WLAN-P-Verbindung konnten beide an der Challenge teilnehmenden EcoTwin DAF-Lkw in einem Abstand von nur



*DAF erkundet anhand des Innovationstrucks Hybridtechnologie sowie die Elektrifizierung des Antriebsstrangs und die Ansteuerung von Bauteilen. In Verbindung mit der weiter verbesserten Aerodynamik könnten dadurch der Kraftstoffverbrauch und die damit einhergehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen um 20 Prozent reduziert werden.*



0,8 Sekunden zueinander fahren“, erklärt Ron Borsboom. „Dies bedeutet einen aerodynamischen Vorteil. Zu gegebener Zeit werden Kraftstoffeinsparungen bis 10 Prozent mit entsprechenden Reduzierungen der CO<sub>2</sub>-Emissionen möglich sein. Daneben gelten auch der verbesserte Verkehrsfluss und die erhöhte Verkehrssicherheit als wichtige Vorteile. Natürlich sind weitere Entwicklungen erforderlich, bevor das „Truck Platooning“ als neue Technologie auf dem Markt Einzug halten kann. Dies wird sicherlich nicht vor 2020 sein, da hinsichtlich der Gesetzgebung, Haftung und Akzeptanz noch einiges zu tun ist. Gleichzeitig muss eine hundertprozentige Zuverlässigkeit unter allen Bedingungen sichergestellt werden. Die Politiker müssen jetzt den Weg für uns ebnen, damit wir die Technologie auf öffentlichen Straßen testen und mehr Erfahrung sammeln können.“

#### GANZHEITLICHER ANSATZ

Ron Borsboom ist überzeugt, dass die Lkw-Branche bezüglich ihres ambitionierten Ziels für 2020 auf einem guten Weg ist und die angestrebte Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 20 Prozent pro Tonne/Kilometer gegenüber 2005 erreichen wird. „Zudem haben wir Möglichkeiten, weitere zukunftsweisende Schritte zu unternehmen, vorausgesetzt, alle Parteien

arbeiten eng in einem „ganzheitlichen Ansatz“ zusammen“, erklärt er weiter. „Wenn wir wirklich mehr erreichen möchten, als nur das letzte Prozent aus dem Lkw herauszuholen, spielt möglicherweise auch die Aufbau- und Anhängerbranche eine Rolle. Darüber hinaus müssen wir uns mit alternativen Kraftstoffen und Logistikprozessen sowie einer effizienteren Infrastruktur befassen. Wenn wir eine maximale CO<sub>2</sub>-Reduzierung auf den europäischen Straßen erreichen möchten, müssen wir zusammenarbeiten.“

**GESETZGEBUNG** „Weitere Schritte sind auf jeden Fall möglich, nicht zuletzt durch die neuen Lkw-Maße und -Gewichte, die vom EU-Parlament genehmigt werden“, sagt Borsboom. „Die optimierte Aerodynamik wird den Kraftstoffverbrauch und entsprechend den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zusätzlich senken. Gleichzeitig werden wir die Chance nutzen, auch das Sichtfeld des Fahrers zu verbessern und zusätzlichen Raum für zukünftige verbrauchssenkende Systeme zu schaffen, wie sie im Innovationstruck zu finden sind. Sobald die neue Gesetzgebung durch die Legislative festgesetzt werden, kann die Industrie in entsprechende Lösungen investieren, die den CO<sub>2</sub>-Ausstoß weiter senken und die Sicherheit verbessern. Wir sind jedenfalls bereit für diese Herausforderung.“ ■

## TELLISYS: 20 PROZENT MEHR KAPAZITÄT

TelliSys ist der Prototyp einer Aufliegerkombination, bei der die Sattelkupplung extrem tief angeordnet ist, um 20 Prozent mehr Frachtvolumen zu erzielen. Dies ermöglicht wesentliche Einsparungen hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Tonne/Kilometer innerhalb des kombinierten Containertransports. TelliSys soll den Transport von Containern mit einer Innenhöhe von 3 Metern ermöglichen. In diesen Containern können drei Standard-Frachtbehälter mit 1 m Höhe gestapelt werden, um Ladekapazitäten bis 100 m<sup>3</sup> zu erzielen. Die extrem niedrige Höhe der Sattelkupplung von nur 85 cm wurde erreicht, indem das Fahrgestell hinter dem Motor abgesenkt und eine äußerst kompakte Hinterachsaufhängung in Verbindung mit 22,5-Zoll-Rädern an der Antriebsachse verwendet wurde.



DIE CHANCEN FÜR DEN LANG-LKW

# HÜRDENLAUF FÜR LONGLINER

**Die Lang-Lkw haben in Europa einen schweren Stand. Kaum eine Handvoll Länder erlauben die 25-Meter-Züge auf ihren Straßen. Dabei sind sie äußerst sicher, nehmen der Bahn keine Fracht weg und senken den CO<sub>2</sub>-Ausstoß.**

Überlange Lkw sind eine Gefahr für den Straßenverkehr und die Umwelt, behaupten die Gegner der gut 25 Meter langen Lastzugkombinationen. Die je nach politischem Standpunkt auch Eurocombi, Öko-Laster, Gigaliner oder Monster-Trucks genannten Lang-Lkw seien zu groß, zu laut, zu sperrig und bilden eine Gefahr für Autofahrer beim Überholen auf Landstraßen. Die überlangen Gefährte schädigen darüber hinaus Straßen und Brücken übergebührend und sorgen in Kreisverkehren und engen Straßenzügen für Probleme. Und was noch gravierender sei:

Sie führen zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße. Mehr Lkw-Fahrten und eine höhere Umweltbelastung seien die Folge.

Doch die Realität sieht anders aus. Die XXL-Laster sind unfallfrei, sicher und vollkommen unauffällig im Straßenverkehr unterwegs. In ihrem ersten Zwischenbericht zum deutschen Feldversuch mit Lang-Lkw aus 2014 bestätigt die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ausdrücklich, dass der Praxistest innerhalb der geltenden Rahmenbedingungen



unproblematisch verläuft und keine gravierenden Probleme aufgetreten sind. Es gibt keine befürchteten Verlagerungseffekte von der Schiene auf die Straße. Das ist nicht weiter verwunderlich. Schließlich sind die Lang-Lkw vor allem für großvolumige oder leichte Güter wie Dämmstoffe, Autoteile oder Möbel konzipiert. Das sind alles Güter, die heute nicht unbedingt auf der Schiene transportiert werden. Anhand ihrer wissenschaftlichen Studien hat die BASt auch nachgewiesen, dass es keines erhöhten Erhaltungsaufwand für die Infrastruktur bedarf. Schließlich verteilt sich das Gewicht der Lang-Lkw auf mehr Achsen. Das sorgt sogar für eine geringere Belastung der Straßen. Zudem bedeuten mehr Achsen auch mehr Bremsen und somit eine höhere Bremssicherheit. Einzig die Schrägparkstände auf Autohöfen und Rastanlagen seien für Öko-Laster zu kurz. Bei einer steigenden Zahl der Lang-Lkw müssten hier schnell Lösungen her, um das regelkonforme Parken der überlangen Lkw zu gewährleisten. Ähnliches gilt auch für Nothaltebuchten in Tunnel, die selten für 25 Meter lange Lkw ausgelegt sind.

Den Feldversuch mit Lang-Lkw hat die Bundesregierung Anfang Januar 2012 unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ins Leben gerufen. Inzwischen machen 59 Unternehmen mit insgesamt 149 Fahrzeugen mit. 13 der 16 Bundesländer stellen dafür ein Streckennetz von derzeit fast 11.600 Kilometer Länge bereit. Rund 70 Prozent davon sind Autobahnen, was etwa der Hälfte des deutschen Autobahnnetzes entspricht. In Zukunft könnten weitere Strecken hinzukommen. Kurz vor Auslaufen des Projekts zum Jahresende 2016 erwägt Rheinland-Pfalz, sich als 14. Bundesland am Feldversuch mit Lang-Lkw zu beteiligen. Den Weg für Lang-Lkw hat die Europäische Union mit der EG-Richtlinie 96/53/EG vom 25. Juli 1996 freigegeben. Sie erlaubt längere Nutzfahrzeuge, die auf bestimmten Straßen und Strecken eine Ausnahmegenehmigung erhalten können. Damit sollte die Wirtschaftlichkeit des Straßengüterverkehrs steigen. Die Transportwirtschaft reagierte schnell und präsentierte zusammen mit der Nutzfahrzeugindustrie entsprechende Konzepte. Im Ergebnis standen sieben Lang-Lkw-Typen für verschiedene Beförderungsaufgaben im EU-Raum zur Verfügung. Teilweise erlaubten sie 57 Prozent mehr Ladevolumen (157 statt 100 Kubikmeter) und rund 65 Prozent mehr Stellplätze für Europaletten (56 statt 34 Stück). Der Transport von Gefahrgut ist mit Lang-Lkw ausgeschlossen. Im bundesdeutschen Feldversuch kommen unterschiedliche Fahrzeugkonzepte zum Einsatz. Dazu gehören Sattelzugmaschinen mit Auflieger bis 17,80 Meter Gesamtzuglänge, Lkw mit einem Anhänger bis 24 Meter Länge sowie Sattelzugmaschinen mit Zentralachsanhänger, mit einem

weiteren Sattelanhänger oder Lkw mit Dolly-Achse und Sattelanhänger mit jeweils maximal 25,25 Meter Gesamtzuglänge. Das zulässige Gesamtzuggewicht für die überlangen Fahrzeuge beträgt 40 Tonnen und damit genauso viel wie bei konventionellen Lkw mit 16,50 oder 18,75 Meter Länge.

In Finnland und Schweden fahren die Riesenlaster schon seit den 70er Jahren. Auch Dänemark und die Niederlande haben ihre Testphase längst hinter sich gebracht. Die 25 Meter langen Eurocombi mit bis zu 60 Tonnen gehören inzwischen längst zum Straßenbild der beiden Länder. Allein in den Niederlanden sind inzwischen rund 1.500 Exemplare unterwegs. In Schweden dürften die Lkw bald noch schwerer werden. Die Skandinavier haben angekündigt, das zulässige Lkw-Gesamtgewicht von 60 auf 74 Tonnen anzuheben.

Wir brauchen den Lang-Lkw, ist sich die Transportbranche einig und plädiert für den Regelbetrieb der extralangen Lastzugvarianten. Immerhin können zwei der Riesenlaster die Ladung von drei herkömmlichen Lkw transportieren. Außerdem habe man bisher nur positive Erfahrungen gesammelt. Darüber hinaus lassen sich mit ihm bis zu einem Viertel CO<sub>2</sub> pro transportierter Tonne einsparen.

Regelbetrieb bedeutet, dass die Lang-Lkw weiter auf dem bislang freigegebenen Netz fahren dürfen. Eine zeitliche Befristung gibt es dann nicht mehr, womit das Gewerbe mehr Planungssicherheit für Investitionen bekommt. Die Chancen für den Regelbetrieb stehen nicht schlecht. Immerhin findet die Industrie in Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt einen Befürworter der Lang-Lkw. Ohne ihn wären die Nutzfahrzeughersteller und Speditionen mit den 25-Meter-Zügen heute längst nicht so weit. Der bayerische CSU-Politiker verkündete kürzlich, dass er den Lang-Lkw in den Regelbetrieb überführen und damit auch grenzüberschreitende Fahrten ermöglichen will. Dafür warte er noch den Abschlussbericht zum Feldversuch ab, der im Herbst dieses Jahres vorliegen soll. Da die entsprechende EU-Richtlinie für den grenzüberschreitenden Verkehr mit Lang-Lkw nur in Bezug auf den Transit dieser Fahrzeuge enge Grenzen setzt, prüfe sein Ministerium bereits die Möglichkeit für einen grenzüberschreitenden Einsatz auf bilateraler Ebene.

Nach Meinung der Industrie sollte die Politik den Lang-Lkw EU-weit und grenzüberschreitend freigeben. Ein Lang-Lkw brauche lange Strecken, um seine Vorteile voll ausspielen zu können. Das setze den länderübergreifenden Einsatz voraus.

Außerdem sollen die Lang-Lkw helfen, die Treibhausgasemissionen im Straßengüterverkehr zu senken und so die ambitionierten EU-Klimaziele zu erreichen. Die sehen ein Minus von 30 Prozent bis 2030 vor. ■



## ANKER KRAN-UND ARBEITSBÜHNENVERMIETUNG GMBH:

Zwei feuerrote DAF CF-Autokrane ziehen im norddeutschen Raum rund um Lüneburg alle Aufmerksamkeit auf sich. Dank Leichtbauweise besitzen die Vierachser eine Dauerfahrgenehmigung und dürfen ohne Einschränkung sofort zum Einsatz rollen.

# AUTOKRANE MIT SONDERRECHT



**W**enn in Norddeutschland Lastwagen oder Omnibusse von der Fahrbahn abkommen und im Straßengraben landen, rückt in Windeseile schwere Technik der Anker Kran- und Arbeitsbühnen-Vermietung GmbH an. Das Lüneburger Unternehmen hat in den beiden zurückliegenden Jahren zwei fast baugleiche DAF CF-Autokrane angeschafft, die den Gestrandeten schnell wieder auf die Beine helfen. Die 8x4-Fahrgestelle mit Fernfahrerkabine besitzen einen HK40-Kraufbau von Tadano Faun, der bis zu 35,20 Meter weit reicht und einen Aktionsradius von bis zu 40 Meter besitzt. Für diesen Krantyp musste DAF seine FAD-Fahrgestelle auf unter elf Tonnen Leergewicht drücken. Nur so ließen sich 33 Tonnen Gesamtgewicht für die CF-Autokrane realisieren. Die sind nötig, um die uneingeschränkt nutzbare Dauerfahrgenehmigung im gesamten Bundesgebiet zu bekommen und jederzeit schnell einsatzbereit zu sein.

#### VON EINEM TAG AUF DEN ANDEREN

„Unsere Kunden benötigen häufig von einem Tag auf den anderen einen Kran. Da brauchen wir Kranfahrzeuge, die ohne Auflagen und Sperrzeiten sofort loslegen können. Deshalb haben wir uns für einen 40-Tonnen-Autokran auf DAF CF-Basis entschieden“, argumentiert Jens Anker, Geschäftsführer der Anker Kran- und Arbeitsbühnenvermietung GmbH. Viele Wettbewerber seien mit ihrem 8x4-Fahrgestell einfach viel zu schwer und kommen nicht auf die vom Kranhersteller geforderten 10,6 Tonnen Leergewicht.

**SPRITSPAREND** Die rot lackierten Vierachser des Kranvermieters Anker sind mit langem CF-Fahrerhaus, leichtem PACCAR MX-11-Motor mit 440 PS und automatisiertem Getriebe ausgerüstet. Vorn sorgen zwei Neun-Tonnen-Achsen an Parabelfedern und hinten eine 26-Tonnen-Tandemachse mit Trapezfederung für ausreichend Stabilität. Um das fahrfertige Leergewicht weiter abzuspecken, kommen zusätzlich Aluminiumräder und ein kleiner 340-Liter-Dieseltank ins Spiel. Während der 10,6 Liter große Euro 6-Antriebsmotor im CF den Autokran zum Einsatzort chauffiert, treibt ein kleiner Vier-Liter-Motor im Aufbau die

*Jens Anker, Geschäftsführer: „Unsere Kunden benötigen häufig von einem Tag auf den anderen einen Kran. Da brauchen wir Kranfahrzeuge, die ohne Auflagen und Sperrzeiten sofort loslegen können.“*

Hydraulikpumpe für das Ausfahren der Stützbeine und für sämtliche Kranbewegungen an. Das spritsparende Zwei-Motoren-Konzept schont Geldbeutel und Umwelt gleichermaßen.

**20.000 KILOMETER** Allein der jüngste DAF CF-Autokran mit bis zu 40 Tonnen Tragkraft hat inzwischen mehr als 20.000 Kilometer auf dem Tacho und sich in über 1.400 Kranstunden bestens bewährt. Weitestgehend im Nah- und Stadtverkehr unterwegs kommt der Vierachser mit rund 46,5 Liter Diesel auf 100 Kilometer aus und musste nicht ein einziges Mal außerplanmäßig in die Werkstatt.

**„EXTREM GUT GELUNGEN“** „Das Fahrzeug ist DAF extrem gut gelungen. Der CF ist zuverlässig, läuft tadellos, lässt sich präzise steuern und verbraucht vergleichsweise wenig Treibstoff“, lobt Anker-Kranfahrer Gerald Kuhn. ■



*Die 8x4 CF-voertuigen met slaapcabine zijn voorzien van een kraanopbouw met een reikwijdte van maar liefst 35,20 meter en een hefvermogen van 40 ton.*



Die Firma Anker existiert seit 1841 und startete als Schmiede im damaligen Königsberg in Ostpreußen. In 1953 etablierten die Nachfahren ein Ford-Autohaus in Lüneburg, stiegen in die Busbranche ein und bauten die ersten Arbeitsbühnen auf Ford-Fahrgestellen auf. In fünfter Generation lenkt heute Jens Anker die Geschicke des Unternehmens, das seit 1976 Arbeitsbühnen und seit 1994 Autokrane vermietet. Zur Unterstützung der schweren Autokrane gehören zum Anker-Fuhrpark noch zwei DAF-Sattelzugmaschinen (XF und CF) mit Semitieflader, die Kontergewichte und Rüstzeug transportieren. Und für die Berge- und Abschleppaktivitäten der Lüneburger ergänzt ein Abschleppwagen mit Seilwinde, Ladekran und Schiebeplateau das Portfolio.

Außer zur Bergung kommen die Mietkrane auch bei Haus- und Hallenbauten zum Einsatz und helfen, Dachstühle und Erdgeschossdecken einzufügen und zu befestigen. Ebenso bei der Installation von Photovoltaik-Anlagen, dem Verladen von schweren Maschinen- und Anlagenteilen sowie der Beseitigung von Sturmschäden greifen private wie gewerbliche Kunden im Umkreis von 60 bis 70 Kilometer gerne auf Anker-Autokrane zurück. Selbst als eine neue Glocke für die Lüneburger Nikolaikirche hoch aufs Dach musste, ragte ein Anker-Kran weit über den Kirchturm hinaus und brachte die 2,64 Tonnen schwere Schifferglocke an Ort und Stelle.

Aufgrund der Ungewissheit bezüglich der winterlichen Straßenverhältnisse und der strengen Vorschriften bei Winterreifen ist die richtige Reifenwahl entscheidend. Mit den falschen Reifen riskieren Betreiber, dass ihre Lkw bei plötzlich einsetzendem Schneefall liegen bleiben. Zudem drohen Bußgelder, wenn die Lkw im Rahmen einer Fahrzeugkontrolle von der Polizei überprüft werden. Noch schwerer wiegt dabei, dass Waren möglicherweise nicht zugestellt werden können. Um dies zu vermeiden, sollten alle Lkw, die winterlichen Verhältnissen ausgesetzt sein können, mit entsprechenden Reifen ausgestattet werden. Im Idealfall sollten diese Reifen die neuesten Leistungsqualifikationen gemäß 3PMSF (3-Peak-Mountain-Snowflake) erfüllen. Das Symbol mit der von einem dreizackigen Berg umgebenen Schneeflocke weist darauf hin, dass es sich um spezielle Hochleistungs-Winterreifen für Lkw handelt.

# GOODYEAR ULTRA GRIP MAX LKW-WINTERREIFEN HALTEN LKW AM LAUFEN

GOODYEAR  
MAX GRIP D



GOODYEAR  
MAX GRIP S



**D**er Goodyear ULTRA GRIP MAX gehört zum neuesten Lkw-Winterreifensortiment. DAF war der erste Hersteller, der ihn ab Werk montiert angeboten hat. Das im vergangenen Jahr eingeführte Sortiment erfüllt die höchsten Anforderungen bei winterlichen Straßenverhältnissen. Diese Reifen zeichnen sich auch nach einem gewissen Verschleiß durch ihre hervorragende Haftung bei niedrigen Temperaturen aus.

„Es freut uns sehr, dass sich DAF entschieden hat, unsere Goodyear ULTRA GRIP MAX-Reifen als Originalteile anzubieten“, erklärt Peter Platje, Leiter OE-Vertrieb Lkw-Reifen bei Goodyear Dunlop für Europa, den Nahen Osten und Afrika. „Mobilität ist bei Nutzfahrzeugen insbesondere im Winter ein wichtiger Faktor. Mit unserem ULTRA GRIP MAX-Winterreifensortiment können Kunden ihre neuen DAF-Lkw mit unseren besten Reifen für winterliche Straßenverhältnisse ordern. Dies ist insbesondere in den nordischen Regionen, Russland, Deutschland, Österreich und der Schweiz interessant, aber auch für andere Regionen von Vorteil. Aufgrund der steigenden Anzahl europäischer Länder, in denen Winterreifen bei Nutzfahrzeugen Pflicht sind, gewährleisten diese

Reifen nicht nur eine herausragende Leistung auf winterlichen Straßen, sondern auch die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften.“ Das Goodyear ULTRA GRIP MAX-Sortiment umfasst den ULTRA GRIP MAX S für die Lenkachse, den ULTRA GRIP MAX D für die Antriebsachse und den ULTRA GRIP MAX T für die Anhängerachse. ULTRA GRIP MAX-Reifen sind sowohl mit dem 3PMSF-Symbol als auch mit dem M+S-Symbol gekennzeichnet, was für eine hohe Wintermobilität steht. Darüber hinaus bieten sie im halbverschlissenen Zustand bis zu 40 Prozent mehr Haftung und eine 15 Prozent höhere Kilometerleistung\* als frühere Winterreifen von Goodyear. Die Reifen für die Antriebsachse erfüllen selbst bei einem 50 prozentigen Verschleiß noch die 3PMSF-Anforderungen. Die neue Winterreifenserie von Goodyear leistet dank dieser einzigartigen Eigenschaft einen wichtigen Beitrag zur Verfügbarkeit der Lkw. Zudem verleiht sie sowohl Fahrern als auch Fuhrparkbetreibern ein beruhigendes Gefühl. Maßgeblich verantwortlich für diese Leistung sind die IntelliMax Block- und die IntelliMax Edge-Technologie. Sie sorgen über die gesamte Lebensdauer der Reifen hinweg für verbesserte Haftung. Der ULTRA GRIP MAX S für die Lenkachse weist bei derselben



Kilometerleistung wie sein Vorgänger, der Goodyear ULTRA GRIP WTS, auf Schnee eine 5 Prozent höhere Traktion auf. Darüber hinaus bietet er in halbverschlissenem Zustand gegenüber seinem Vorgänger 30 Prozent mehr Halt.\* Die Schneetraktion des ULTRA GRIP MAX D für Antriebsachsen liegt bei 50 Prozent Profilverschleiß um 40 Prozent höher als beim Vorgänger ULTRA GRIP WTD. Der ULTRA GRIP MAX T für Anhängerachsen wurde für raue Winterverhältnisse entwickelt und trägt ebenfalls sowohl die 3PMSF-Kennzeichnung als auch das M+S-Symbol. Bis Ende 2012 gab es als einzige Definition für Lkw-Winterreifen M+S (Matsch und Schnee). Dann führte die EU als neues, zusätzliches Symbol für Lkw-Winterreifen die von einem dreizackigen Berg umgebene Schneeflocke (3-Peak-Mountain-Snow-Flake, 3PMSF) ein. Mit diesem Symbol dürfen nur Reifen gekennzeichnet werden, die raue Leistungsanforderungen erfüllen. Worin liegt der Unterschied zwischen M+S- und 3PMSF-Reifen? M+S-Reifen haben eine bessere Traktion auf Schnee als herkömmliche Reifen. Hierfür gibt es jedoch keinen Standartest. 3PMSF-Reifen hingegen werden einer strengen ISO-Prüfung unterzogen. Dabei wird die Traktion eines Referenzreifens mit der eines Testreifens auf einer Straße mit festgefahretem Schnee verglichen. 3PMSF-Reifen sind „Schneereifen für widrige Schneeverhältnisse“. Sie

übertreffen andere Reifen bei rauen Winterbedingungen um Längen. Die Auslieferung von DAF-Lkw mit Goodyear ULTRA GRIP MAX beginnt im Oktober 2016. Dies fällt mit dem Winteranfang in Europa zusammen. Die Winterreifenpflicht startet in zahlreichen Ländern insbesondere in Mitteleuropa im November. In Teilen Norwegens beginnt sie bereits früher.

Goodyear hat mindestens 28 europäische Länder ermittelt, in denen Winterreifen Pflicht sind. M+S ist noch immer eine weithin akzeptierte Kennzeichnung von Winterreifen, wobei oft zusätzlich Anforderungen wie etwa eine Mindestprofiltiefe zu erfüllen sind. In einigen Ländern wird jedoch mittlerweile auf 3PMSF-Reifen verwiesen. Fuhrparkbetreiber sollten die Vorschriften für jedes Land prüfen, in dem sie tätig sind. Doch selbst in Ländern ohne Winterreifenpflicht kann es schneien. Die neuen Goodyear ULTRA GRIP MAX-Reifen eignen sich nicht nur für verschneite und vereiste Straßen. Lkw-Winterreifen bieten bei allen winterlichen Straßenverhältnissen eine gute Leistung sowie ein hohes Maß an Nass- und Trockenhaftung. Oberste Priorität bei Fuhrparkbetreiber hat über die Wintermonate in der Regel die Aufrechterhaltung des Lkw-Betriebs. Und genau das bieten die neuesten Goodyear ULTRA GRIP MAX-Winterreifen für Lkw: eine hervorragende Wintermobilität, die wesentlich zur Verfügbarkeit der Lkw beiträgt. ■

\* Die tatsächlichen Ergebnisse können unter anderem aufgrund von Straßen- und Wetterbedingungen, Reifengröße, Reifendruck und Fahrzeugwartung variieren.

Bei der Entstehungsgeschichte des niederländischen Buserstellers VDL Bus & Coach kommt DAF eine kleine, aber nicht unwesentliche Rolle zu. Denn 1993 wurde das damalige Unternehmen DAF Bus von der schnell wachsenden VDL-Gruppe übernommen. In den Folgejahren kaufte VDL in den Niederlanden und in Belgien mehrere Busmarken auf. Inzwischen sind sie alle unter dem Dach VDL Bus & Coach zusammengefasst, und ihre Produkte werden unter dem Markennamen VDL vertrieben. Dabei handelt es sich vor allem um Stadtbusse, Reisebusse, Busfahrgestelle und Kleinbusse. VDL Bus & Coach ist heute einer der größten europäischen Bus- und Reisebusproduzenten.

# VDL BUS & COACH: NIEDERLÄNDISCHER ERFOLG AUF DEM DEUTSCHEN MARKT

**D**er Hersteller ist ein wichtiger Kunde von DAF Components, des am schnellsten expandierenden, selbstständigen Produzenten von Busmotoren in Europa. „Unsere Futura-Reisebusse sind alle mit einem von DAF entwickelten und gebauten PACCAR Euro 6-Motor ausgestattet“, erklärt Rémi Henkemans, Managing Director von VDL Bus & Coach. „DAF leistet damit einen wichtigen Beitrag zum Erfolg unserer Reisebusse.“ Henkemans erläutert dies gerne näher: „Wir widmen uns zu 100 Prozent der Entwicklung und Produktion von Omnibussen und Reisebussen. Das dazu erforderliche Bauteilpaket können wir selbst optimal zusammenstellen und brauchen dabei keine Kompromisse einzugehen. Die Bauteile, die wir einkaufen, müssen der Rentabilität unserer

Produkte zugutekommen. Die PACCAR MX-Motoren sind leistungsstark, zuverlässig und sparsam. Und das ist noch nicht alles: Auch das ausgedehnte Händlernetzwerk von DAF spielt bei der Entscheidung für die PACCAR-Motoren eine Rolle. Außerdem können unsere Kunden jederzeit den International Truck Service von DAF in Anspruch nehmen. Ein Reisebus kann es pro Jahr auf gut 100.000 Kilometer bringen, ein Fernreisebus ohne Weiteres auf 300.000 Kilometer pro Jahr. Daher sind Zuverlässigkeit und Sparsamkeit entscheidende Kriterien.“

**REAKTIONSSCHNELL** Die positiven Erfahrungen mit den Motoren freuen uns natürlich, aber der Erfolg von VDL Bus & Coach beruht doch nicht nur auf den Motoren? „Nein, es spielen natürlich noch viel mehr Faktoren eine Rolle“, bestätigt Henkemans. „Vor allem die leichtgewichtige Konstruktion unserer Produkte spielt eine wichtige Rolle. Das führt nicht nur zu geringerem Kraftstoffverbrauch, sondern



wir können dadurch auch mehr Fahrgäste und Gepäck befördern. Hinzu kommt selbstverständlich die Qualität unserer Produkte. Sie sind zuverlässig und sehen sehr gut aus. Alle diese Faktoren spielen eine Rolle. Doch dabei bleibt es nicht: Als Unternehmen zeichnet sich VDL Bus & Coach durch seine Reaktionsschnelligkeit aus, denn der Konkurrenzdruck der größeren Marken in der Branche ist enorm. Deshalb müssen wir flexibel sein, öfters maßgeschneiderte Lösungen ausarbeiten und immer auf den Kunden zugehen. Unsere Unternehmenskultur lässt sich häufig konkret in die Unternehmenskultur unserer Kunden einbinden. Oft haben wir es mit Familienbetrieben und, wie bei uns, mit kurzen Kommunikationswegen zu tun. Unsere Kunden fühlen sich bei uns heimisch. Dieses Kulturgut hüten wir wie einen Schatz.“

**KUNDEN** Mit den Niederlanden und Belgien als Heimat liegt der wichtigste Markt für VDL Bus & Coach in Westeuropa. Auch in anderen Ländern, etwa in Deutschland, vergrößern sich weiterhin die Marktanteile des Unternehmens. „Als Importmarke sind wir dort im Segment der Reisebusse führend“, erläutert Henkemans. „Wir können dort dank der ehemaligen Marke BOVA, die inzwischen zu VDL Bus & Coach gehört, auf eine lange Tradition aufbauen. In Deutschland haben wir in der

Reisebus-Sparte einen Marktanteil von 6 Prozent.“ Laut Henkemans muss sich die Reisebus-Branche diversen Herausforderungen stellen: „Die Gewinnmargen sind schmal, während die Konkurrenz von Bahn und Flugzeug stets größer wird. Daher sind niedrige Gesamtbetriebskosten für den Busunternehmer besonders wichtig. Und genau dabei können wir punkten.“

**ENTLASTUNG** Obwohl die Konkurrenz von Bahn und Flugzeug zunimmt, wirkt sich ein anderer Trend unerwartet positiv auf die Branche aus, nämlich die alternde Bevölkerung. Dazu Henkemans: „Ältere Menschen möchten nicht auf überfüllten Flughäfen oder zugigen Bahnsteigen Schlange zu stehen oder sich in enge Flugzeugsitze zwängen. Nein, sie möchten Komfort, Sicherheit, Entlastung. Und bei diesen Aspekten schneidet ein Reisebus natürlich hervorragend ab. So ist es für uns im Vergleich zur Konkurrenz auch ein wichtiger Vorteil, dass die Reisenden unsere Produkte aufgrund der Ausstrahlung und des Komforts sehr zu schätzen wissen.“

**EINMALIGE KOMBINATION** Pro Jahr baut VDL Bus & Coach rund 800 Reisebusse und Doppeldecker. Sie stammen mehrheitlich aus der hochmodernen Fabrik in Valkenswaard. Der Ort liegt nicht einmal zwanzig Kilometer von Eindhoven entfernt, wo die



**BUS & COACH**

Als international tätiges Industrieunternehmen ist die VDL-Gruppe auf Entwicklung, Herstellung und Vertrieb von Halbfabrikaten, Bussen und sonstigen Fertigprodukten sowie auf die Montage von Pkw spezialisiert. Unter diesem Dach arbeiten flexible, selbstständige Betriebe, die jeweils einen eigenen Fachbereich abdecken. Die Stärke der VDL-Gruppe liegt im Zusammenwirken dieser Betriebe in einem gemeinsamen Netzwerk. Seit seiner Gründung im Jahre 1953 hat sich dieses Familienunternehmen zu einem Konzern entwickelt, der 87 Betriebe in 19 Ländern mit insgesamt 11.000 Mitarbeitern umfasst.

PACCAR-Motoren vom Band der DAF-Werke rollen. „So sind die Wege kurz und die Zusammenarbeit weitaus einfacher“, beschließt Henkemans seine Ausführungen. „DAF und VDL bilden in dieser Region eine einmalige Kombination.“ ■



**800** REISEBUSSE  
UND DOPPELDECKER PRO JAHR

Seit mehr als einem Viertel Jahrhundert arbeitet die norddeutsche Schüttgutspedition DHT erfolgreich mit DAF zusammen und stellt jetzt ihren Fuhrpark sukzessiv auf DAF XF der Euro-6-Generation mit 510 PS um.

# DHT GROUP: NORDISCHE KOMBINATION



„DAF HAT MIT DEM XF EIN EXZELLENTES PRODUKT, DAS SPARSAM MIT KRAFTSTOFF UMGEHT UND SEHR ZUVERLÄSSIG ARBEITET“.

**W**er Schüttgut bewegen muss, klopft bei der DHT Group im nordostdeutschen Poppendorf nahe Rostock an. Das eigenständige Logistikunternehmen an der Ostseeküste hat sich auf den Transport von rieselfähigen Massengütern wie Braumalz, Getreide, Dünger, Futtermittel oder Brennstoff spezialisiert.

**90 PROZENT** Den Versand übernehmen ausnahmslos Sattelzüge, die zum überwiegenden Teil von DAF stammen. Seit der Gründung von DHT in 1990 verkauft die LVS Lkw-Vertriebs-Service GmbH Lkw der niederländischen Marke an den renommierten Schüttguttransporteur und konnte seitdem den DAF-Anteil in der Flotte auf 90 Prozent erhöhen. Unter dem Slogan „Lust auf Last“ betreibt DHT heute 75 moderne Sattelzüge im nationalen und internationalen Fernverkehr. Erst vor zwei Jahren leitete das inhabergeführte Familienunternehmen die Erneuerung der Fahrzeugflotte ein und kaufte auf einen Schlag 37 neue DAF XF in Euro 6. In 2015 tauschte die Spedition weitere zehn Fahrzeuge aus, um den gesamten Fuhrpark konsequent und so schnell wie möglich auf den derzeit strengsten Abgasstandard zu trimmen.



*Klaus-Peter Krüger, Geschäftsführer der LVS Lkw-Vertriebs-Service GmbH, Konrad Schoknecht und Steffen Rennecke, beide Geschäftsführer der DHT Speditionsgesellschaft mbH sowie Michael Neuenfeldt, Vertriebsleiter von DAF Trucks Deutschland GmbH (v.li.) bei der Übergabe des 150sten DAF an DHT in Rostock.*

**150STEN** Im April dieses Jahres erfolgte die Übergabe des 150sten DAF in der 26-jährigen Firmengeschichte von DHT. Der DAF XF mit Super Space Cab verfügt über eine umfangreiche Sicherheitsausstattung und das komplette Paket an Fahrerassistenzsystemen. Das besteht aus vorausschauendem Tempomat (PCC), adaptivem Tempomat (ACC) mit Auffahrwarnsystem (FCW), Spurhalteassistent (LDWS), erweitertem Notbremsystem (AEBS) und akustischer Rückfahrwarnanlage. „Sicherheit und Umweltschutz stehen bei uns hoch im Kurs. Deshalb haben wir vor zwei Jahren begonnen, in eine moderne Euro-6-Flotte mit hohem Sicherheitsstandard zu investieren. Unser langjährige DAF-Partner LVS ist uns weit entgegen gekommen. Dank ihm konnten wir den neuen XF im Vorfeld lange und ausgiebig testen“, sagt Steffen Rennecke, einer der beiden geschäftsführenden Gesellschafter der DHT Group.

**DAF-JUBILAR** Den 510 PS starken DAF-Jubililar stellte die DHT Group zeitgleich mit einer zweiten DAF XF-Sattelzugmaschine in den Dienst. Während die eine im Schüttguttransport läuft, fährt die andere in Kombination mit zertifiziertem Tautliner im Fernverkehr. Der Transport von Stückgut

und abgepackter Schüttgüter auf Paletten, in Kisten oder in Big-Bags ist das zweite Standbein der Spedition. Außerdem sind bei DHT noch Tanksattelzüge und Fahrzeuge mit speziellen Containersilos auf Kippchassis für die chemische Industrie unterwegs.

**EXZELLENT** „DAF hat mit dem XF ein exzellentes Produkt, das sparsam mit Kraftstoff umgeht und sehr zuverlässig arbeitet“, lobt Rennecke. Um seinen Fahrern einen komfortablen und sicheren Arbeitsplatz zu bieten, entschied sich DHT beim Jubiläumstruck erstmals für das stärkste Triebwerk mit 510 PS und die größte Kabine. In den ersten vier Monaten hat der Neuzugang 43.000 Kilometer abgespult und dabei durchschnittlich 27,8 Liter Treibstoff pro 100 Kilometer verbraucht – ein Wert, mit dem Rennecke äußerst zufrieden ist. Damit liege der DAF XF510 im Planeneinsatz auf gleichem Niveau wie die bisherigen XF-Modelle mit 460 PS. Kommt es zu höherer Gewichtsbelastung und schwererem Streckenprofil wie im Schüttgutverkehr typisch, kann laut Rennecke der stärkere DAF sogar mit einem Minderverbrauch von zwei bis drei Liter aufwarten.

**VERMEHRT INVESTIEREN** Aus diesem Grund will der DHT-Chef künftig vermehrt

in die 500-PS-Klasse investieren. Fünf weitere DAF XF mit dem PACCAR MX-13 Motor in 510-PS-Ausführung sind bereits bestellt und sollen bis Ende September ihren Dienst bei DHT antreten.

Für DAF spricht außerdem ein herausragender Service. „Bei den vielen Termingeschäften für unsere Kunden brauchen wir vor allem eine hohe Flexibilität und Mobilität. Beides kann uns DAF mit seinem kompetenten Partner LVS vor Ort und seinem flächendeckenden Servicenetz in Europa garantieren“, argumentiert der ausgebildete Betriebswirt Schoknecht. Zurzeit ist bei DHT kein Lkw älter als zwei Jahre. Nach maximal fünf Jahren wird ausgetauscht. Unplanmäßige Ausfälle minimieren die Rostocker durch Wartungs- und Reparaturverträge aus dem DAF MultiSupport-Programm, die für alle Lkw der holländischen Marke existieren. Den regelmäßigen Service übernimmt die Werkstatt von LVS. Auch turnusmäßige Fahrerschulungen für den optimalen Umgang mit der modernen Technik und für eine verbrauchsarme Fahrweise bietet LVS der DHT-Mannschaft.

„Wir haben hohe Anforderungen an unsere Lieferanten, und LVS erfüllt diese bestens. Der DAF-Vertriebspartner kennt uns und weiß, was wir wollen.“ ■

# IHRE PROFITABILITÄT UNSER ZIEL



**DAF**TRANSPORT  
EFFICIENCY

DAF kennt Ihr Geschäftsfeld und versteht, wie wichtig Effizienz für Sie ist. Darum bieten wir ausgeklügelte Transportlösungen sowie Lkw an, die sich durch eine im Markt führende Zuverlässigkeit und niedrige Betriebskosten auszeichnen. Darüber hinaus bieten wir eine breite Palette von Dienstleistungen an, um die maximale Fahrzeugverfügbarkeit sicherzustellen. All dies ist an einem Ort erhältlich: bei Ihrem DAF-Partner. DAF Transport Efficiency heißt unsere Philosophie, mit der wir Ihnen die höchste Rendite pro Kilometer bieten können.

## DIE STEIGERUNG IHRER EFFIZIENZ **BEGINNT HEUTE**

Mehr Effizienz finden Sie bei Ihrem DAF Partner oder auf [www.daf.com](http://www.daf.com)

**NIEDRIGERER  
KRAFTSTOFFVERBRAUCH**



**HÖHERE  
FAHRZEUGVERFÜGBARKEIT**



**NIEDRIGERE  
BETRIEBSKOSTEN**



**HÖHERE  
RENDITE PRO KILOMETER**



**GERINGERE  
AUSWIRKUNGEN AUF DIE UMWELT**



DRIVEN BY QUALITY

TRUCKS | PARTS | FINANCE

[WWW.DAF.COM](http://WWW.DAF.COM)

**DAF**  
A PACCAR COMPANY