

DAF IN ACTION

NR. 1 2018



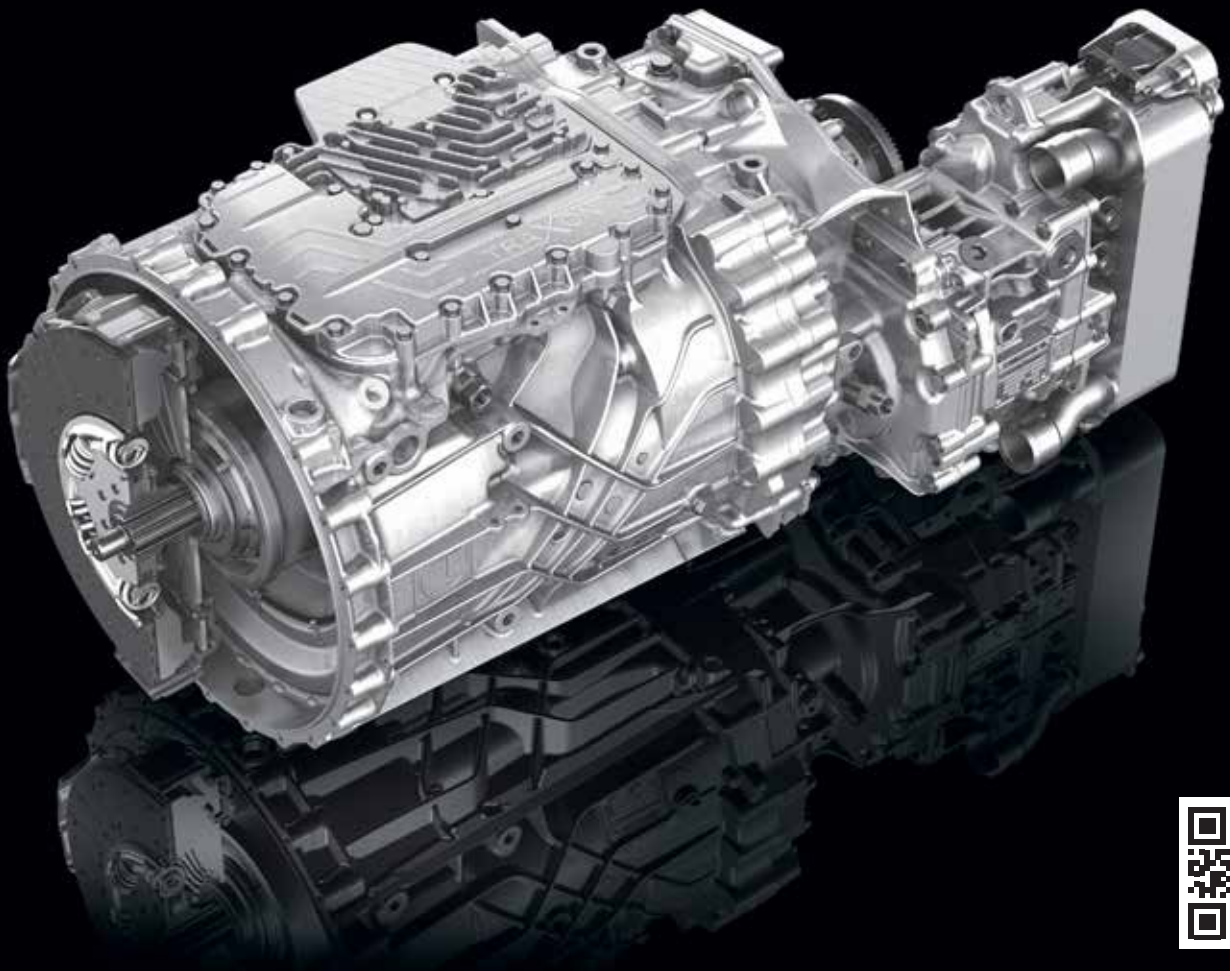
NEUER XF UND NEUER CF
INTERNATIONAL TRUCK OF
THE YEAR 2018!

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

TRAXON – LEICHT. STARK. INTELLIGENT.

Mit dem weltweit ersten modularen Getriebekonzept ZF-TraXon fahren Trucks schon heute effizient in die Zukunft. Die kompakte, robuste Bauweise und der höchste Getriebewirkungsgrad in seiner Klasse machen TraXon zum neuen Standard in Sachen Wirtschaftlichkeit. TraXon leitet die Motorleistung nahezu verlustfrei weiter, PreVision GPS und Softwaresteuerung helfen Kraftstoff sparen. Die leichte Bauweise des Getriebes erhöht die Effizienz. TraXon ist das Getriebe für vielfältigste Aufgaben – vom Fernverkehr bis zum Baustelleneinsatz. ZF-TraXon. Leicht. Stark. Intelligent. www.zf.com/TraXon



Neuer DAF XF und CF: „International Truck of the Year 2018“	4
Neuigkeiten von DAF	6
DAF gibt wieder einmal Vollgas	8
„DAF hat Wort gehalten“	12
Platooning – wie bei DAF damit umgegangen wird: „Der Fahrer wird immer erforderlich sein.“	15
Anhalt Logistics: Fall bestätigt	18
1.500 Kilometer pure Freude	20
Neue Lackiererei für Fahrerhäuser: Die modernste der Welt	22
DAF 2600: Vorfahre des Fernverkehrs-Lkw	24
„Konnektivität ist die Zukunft.“	26
Buchstäblich so gut wie neu	28
PACCAR World	29
Hyperloop-Transport	30



Vielen Dank!

Es war uns eine besondere Freude, im Mai 2017 den neuen XF und CF in Birmingham vorzustellen. Die neuen Lkw bieten einen um bis zu 7 Prozent niedrigeren Kraftstoffverbrauch, eine um bis zu 100 kg höhere Nutzlast, verlängerte Wartungsintervalle und hervorragenden Fahrkomfort. Diese Angaben mögen gewagt erscheinen, sie sind aber von Ihnen und Ihren Kollegen immer wieder bestätigt worden. In dieser Ausgabe von „DAF in Action“ können Sie mehr über diese Erfahrungen lesen.

Ende November konnten wir die renommierteste Auszeichnung in der Lkw-Branche „International Truck of the Year 2018“ entgegennehmen. Die Jury-Mitglieder würdigten, dass „DAF mit der Einführung der neuen Baureihen XF und CF eine Lkw-Baureihe für das mittlere und schwere Marktsegment vorgestellt hat, die neue Maßstäbe im Hinblick auf Antriebsstrangeffizienz und Gesamtleistung setzt.“

Die Auszeichnung „International Truck of the Year 2018“ gebührt nicht nur DAF, sondern auch unserer DAF-Partnerorganisation und vor allem Ihnen, unseren Geschäftspartnern, die unsere Lkw und Serviceleistungen für den eigenen Erfolg nutzen.

Deshalb möchte ich Ihnen für das Vertrauen danken, das Sie jeden Tag in uns setzen, und das uns auch zukünftig zu immer besseren Leistungen anspornt.

Mit freundlichen Grüßen

Preston Feight, President

DAF

Impressum:

DAF in Action wird von DAF Trucks N.V. herausgegeben.
Redaktion: Corporate Communication DAF Trucks.
Postfach 90065, 5600 PT Eindhoven, Niederlande
www.daf.com
Konzept und Produktion:
GPB Media B.V., Leiderdorp, Niederlande

Neuer DAF XF und CF:

Internationaler Lkw des Jahres 2018

„International Truck of the Year“ ist zweifellos die renommierteste Auszeichnung, auf die ein Lkw-Hersteller hoffen kann. „Das wichtigste Kriterium ist der Beitrag des preisgekrönten Lkw zur Verbesserung der Effizienz des Straßentransports“, erläutert der Juryvorsitzende Gianenrico Griffini. „Aus diesem Grund ist diese Auszeichnung etwas Besonderes. Zudem basiert die Entscheidung der Jury auf den Meinungen von nicht weniger als 23 führenden Verkehrswirtschaftsjournalisten und -magazinen aus ganz Europa.“

VON **ROB VAN GOOL**



Der Präsident von DAF Trucks, Preston Feight, nimmt am Pressetag auf der Solutrans-Messe in Lyon vom Vorsitzenden der Jury Gianenrico Griffini die Auszeichnung „International Truck of the Year 2018“ entgegen.

Jedes Jahr ist die Bekanntgabe des Gewinners von „International Truck of the Year“ ein spannender Moment. Das war auch dieses Jahr auf der Verkehrsmesse Solutrans in der französischen Stadt Lyon keine Ausnahme. „Gemäß den Regeln ist die Auszeichnung für den Lkw bzw. das Modell zu vergeben, der/das in den letzten 12 Monaten auf den Markt gebracht worden ist und den bedeutsamsten Beitrag zur Transporteffizienz geleistet hat. Und darum geht es heute schließlich hauptsächlich im Straßentransportgeschäft“, so Gianenrico Griffini. Für die Entscheidung wird eine lange Kriterienliste herangezogen, z. B. technologische Innovation, Fahrerkomfort, Sicherheit, Fahreigenschaften,

Kraftstoffverbrauch, Umweltbelastung und natürlich die Gesamtbetriebskosten.

Erster Preis für die neuen DAF XF und CF

Warum wurden die neuen DAF XF und CF als „International Truck of the Year 2018“ ausgezeichnet? Gianenrico Griffini erläutert: „Der neue Antriebsstrang auf der Basis der optimierten MX-11- und MX-13-Sechs-Zylinder-Reihenmotoren – in Verbindung mit dem neuen ZF Traxon-12-Gang-Getriebe – und die neuen DAF-Hinterachsen sorgen für verbesserte Fahreigenschaften, geringeren Kraftstoffverbrauch und nahtlose Schaltvorgänge. Die Mitglieder der Jury würdigen die Art und Weise, wie DAF sich



DAF hat mit der Einführung des neuen XF/CF eine Lkw-Baureihe für das mittlere und schwere Marktsegment vorgestellt, die im Hinblick auf Antriebsstrang-Energieeffizienz und Gesamtleistung neue Maßstäbe setzt.“

bemüht hat, aus jedem Tropfen Diesel die maximale Energiemenge zu gewinnen. Das wurde durch eine verbesserte Verbrennung, weniger interne Motorreibung, Drehzahlensenkung, verbesserte prädiktive Steuerung, eine neue Elektronikarchitektur und Gewichtsreduzierungen von Komponenten wie dem Abgasnachbehandlungssystem erreicht.“

Laut Gianenrico Griffini lobt die IToY-Jury die fortschrittlichen Merkmale des Antriebsstrangs der neuen XF und CF, durch die der Lkw länger im „Eco-Roll“-Modus betrieben werden kann. Das wird durch die verbesserte Integration des Motors und des Automatikgetriebes mit den neuesten GPS-basierten Predictive Cruise Control-Funktionen ermöglicht.

Mehr Anerkennung für die Bemühungen der Lkw-Branche

Die Auszeichnung wurde zum 32. Mal vergeben. Wie seine Kollegen hat Gianenrico Griffini in den letzten Jahren eine unglaubliche Entwicklung der Nutzfahrzeuge hautnah miterlebt. „Diese Evolution ist sehr beeindruckend“, so Griffini. „Beim Vergleich eines 10 oder 15 Jahre alten Lkws mit einem modernen Lkw wird schnell der Fortschritt deutlich, der hinsichtlich Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Sicherheit und Fahrerkomfort erzielt worden ist. Meiner Meinung nach sollte die Lkw-Branche viel mehr Anerkennung für ihre Bemühungen erhalten.“

Ein neuer Maßstab

Gianenrico Griffini fasst die Jury-Entscheidung wie folgt zusammen: „DAF hat mit der Einführung des neuen XF/CF eine Lkw-Baureihe für das mittlere und schwere Marktsegment vorgestellt, die im Hinblick auf Antriebsstrang-Energieeffizienz und Gesamtleistung neue Maßstäbe setzt.“ Das DAF-Team kann sehr stolz auf seine bahnbrechenden Lkw sein!“ ■



1988 **DAF 95**



1998 **DAF 95XF**



2002 **DAF LF**



2007 **DAF XF105**



2018 **Neuer DAF XF und CF**

Alles nahm 1976 seinen Anfang

Die Auszeichnung „International Truck of the Year 2018“ wurde zum ersten Mal 1976 in Großbritannien vergeben, als der inzwischen verstorbene Redakteur des „Truck Magazine“, Pat Kennett, den neuen Seddon Atkinson SA200 intensiven Tests unterzog. Er schätzte den Lkw als sehr innovativ und den Mitbewerbern hinsichtlich Komfort und Sicherheit als überlegen ein.

So war die Idee zur Schaffung einer Auszeichnung geboren, die die neuesten technischen Entwicklungen in den Bereichen Nutzfahrzeugdesign und Lkw-Technologie würdigte, insbesondere hinsichtlich der für Transportunternehmer und Fahrer gebotenen Vorteile. Die Idee von Pat Kennett wurde vom Herausgeber des „Truck Magazine“, Andrew Frankl, begeistert aufgegriffen, sodass die beiden den Entschluss fassten, die Auszeichnung „Truck of the Year“ zu schaffen. 1977 erhielt Seddon Atkinson als erster Lkw-Hersteller den Preis. Im Jahr darauf erfolgte die Umbenennung in „International Truck of the Year“, nachdem Pat Kennett und Andrew Frankl europäische Kollegen gefunden hatten, die ihre Begeisterung für die Idee teilten. Heute besteht die Jury aus 23 Mitgliedern, die für führende europäische Lkw-Magazine tätig sind. In den vergangenen Jahren hat die IToY-Gruppe ihre Einflussphäre durch die Ernennung von „assoziierten Mitgliedern“ in schnell wachsenden Lkw-Märkten wie China, Indien, Südafrika, Australien, Brasilien, Japan und Iran ausgedehnt.





DAF liefert 500. Lkw nach Jordanien

Die Lieferung des 500. Lkw nach Jordanien ist Teil einer Bestellung von 50 Lkw von Euro Shipping Services (ESS) in Amman. Bei ESS handelt es sich um ein kombiniertes Transportunternehmen, das sich auf die Bereiche Verschiffung, Güterspedition, Containerladung, Luftfracht und Lagerhaltung spezialisiert hat. Laut Issam Sacca und Mahmoud Omran, den Eigentümern des Unternehmens, fiel die Entscheidung für den CF85 ganz bewusst: „Wir wissen, dass Fahrzeuge von DAF gerade im Hinblick auf den Kraftstoffverbrauch äußerst effizient sind. Das ist einer der Gründe für die unglaublich günstigen Gesamtbetriebskosten der Fahrzeuge. Doch auch in Sachen Sicherheit, Zuverlässigkeit und Robustheit ist der CF85 zweifellos der Lkw, den wir in unsere Flotte von 90 Fahrzeugen aufnehmen möchten. Zudem setzen wir großes Vertrauen in den Kundendienst sowie in die Zusatz-Services, die von Manaseer, dem lokalen DAF-Partner, angeboten werden.“ ■

Drei Jahre nach dem Einstieg in den jordanischen Markt hat DAF Trucks seinen 500. Lkw nach Jordanien geliefert. Die Lieferung des DAF CF85 4x2 Euro 3 verdeutlicht die Stärke der DAF-Marke in Jordanien. Der niederländische Hersteller ist mit einem Marktanteil von mehr als 25 % inzwischen Marktführer im Schwerlastsegment.

Ernennungen für den DAF-Vorstand

Im Vorstand von DAF Trucks N.V. ist vor Kurzem eine Reihe von Änderungen vorgenommen worden.

Harry Wolters wurde zum Director of European Sales ernannt. Er fing 1996 bei DAF an und bekleidet eine Reihe von zunehmend verantwortungsvolleren Positionen, darunter Manager des Lkw-Werks in Eindhoven und Human Resources. Im Oktober 2014 wurde er zum Director Operations ernannt. In seiner neuen Rolle bleibt Harry Wolters Mitglied des DAF-Vorstands.

Jos Habets wurde zum Director Operations ernannt. Er kam 1998 zu DAF. Jos Habets hatte vor seiner Beförderung zum Finanzdirektor und Vorstandsmitglied im Jahr 2010 eine Reihe von Positionen inne, in denen er zunehmend Verantwortung trug, u.a. als Manager Business Economics und DAF Group Controller.

Harald Seidel wurde zum Finance Director ernannt. Er ist seit 2001 bei DAF und war vor seiner Ernennung zum Group Controller im Jahr 2016 in einer Reihe von zunehmend verantwortungsvolleren Positionen tätig, unter anderem als Controller von PACCAR Parts Europe und Controller von Marketing & Sales. Harald Seidel wurde in den DAF-Vorstand berufen. ■



Harry Wolters (links), Jos Habets (Mitte) und Harald Seidel (rechts).



IRIZAR i8 „INTERNATIONAL COACH OF THE YEAR 2018“



In diesem Jahr wurde auf der Busworld – einer der weltweit größten internationalen Ausstellungen für den öffentlichen Verkehr – der dreiachsige, 14 m lange Reisebus Irizar i8 zum „International Coach of the Year 2018“ gekürt. Mit der Auszeichnung wurde gleichzeitig auch die Leistung von DAF anerkannt, da der Irizar i8 mit dem von DAF entwickelten und gebauten PACCAR MX-13-Motor ausgestattet ist. „Hinsichtlich Preis, Restwert, Kraftstoffverbrauch und Betriebskosten ist der Irizar i8 ganz einfach der neue Maßstab“, so die Jury.

Sowohl DAF Trucks als auch der neue DAF LF zählten bei den „2017 Commercial Fleet Awards“ zu den Gewinnern. Von links nach rechts: Phil Moon, DAF Trucks Marketing Manager, John Mabey, PACCAR Financial, Adam Bates, DAF Trucks UK Fleet Parts Sales Manager, Ian Grant, DAF Trucks Fleet Sales Director.



DAF erhält zwei renommierte „Commercial Fleet Awards“

DAF Trucks hat auf der „2017 Commercial Fleet Awards“-Gala zwei renommierte Auszeichnungen gewonnen: Während DAF Trucks die Auszeichnung „Truck Fleet Manufacturer of the Year“ erhielt, wurde die DAF-Baureihe LF mit der Auszeichnung „Commercial Fleet Truck of the Year“ prämiert. Damit ist DAF Trucks drei Jahre hintereinander auf der „Commercial Fleet Award“-Gala für die LF-Baureihe und insgesamt mit dem Titel „Truck Fleet Manufacturer of the Year“ ausgezeichnet worden.

„Diese Preise haben für uns große Bedeutung, da die Jury aus führenden britischen Flottenmanagern besteht, die die Anforderungen des Sektors sehr genau kennen“, so Richard Zink, Director Marketing & Sales und Vorstandsmitglied von DAF Trucks. „Durch die Auszeichnungen wird die hohe Qualität unserer Fahrzeuge und unserer Serviceleistungen unterstrichen. Durch diese Kombination können unsere Kunden tagtäglich die niedrigsten Gesamtbetriebskosten und die höchstmögliche Transporteffizienz nutzen.“ Die „Commercial Fleet Awards“ sind eine Initiative des führenden britischen Magazins „Commercial Fleet“. ■



DAF Trucks Paris eröffnet

Der neue DAF-Partner DAF Trucks Paris hat vor Kurzem seine Geschäftstätigkeit am meist befahrenen Verkehrsknotenpunkt im Süden von Paris aufgenommen. Die Geschäftsräume mit einer Grundfläche von 13.000 Quadratmetern bieten modernste Technologien und Tools, darunter auch einen Bremsenprüfstand und 11 Rampen. Die computergesteuerte Ersatzteilhaltung gewährleistet die optimale Verfügbarkeit von Teilen. Der DAF-Partner ist strategisch günstig nur 10 Minuten vom Flughafen Paris-Orly gelegen und gut über die kreisförmig um die französische Hauptstadt verlaufenden Autobahnen erreichbar. ■

Erweiterung der Baureihen XF und CF und neuer LF:

DAF gibt wieder einmal Vollgas

Der niederländische Lkw-Hersteller erweitert die Anfang des Jahres vollständig überarbeiteten beliebten Baureihen XF und CF um nicht weniger als 11 Zugmaschinen- und Lkw-Konfigurationen. Gleichzeitig führt DAF auch den neuen LF ein, der jetzt viele der Innovationen der Baureihen XF und CF bietet, was die Position der Marke im Verteilerverkehrssegment weiter stärken wird.

VON **ROB VAN GOOL**



Dass es DAF gelungen ist, innerhalb von lediglich sechs Monaten das gesamte Produktprogramm zu überarbeiten, ist schon eine Meisterleistung. Während die Änderungen beim Erscheinungsbild als etwas mehr als ein radikales Facelift bezeichnet werden können, ist für die umfangreichen Änderungen unter der Motorhaube des XF und CF auf jeden Fall das Wort „neu“ zutreffend. Neue Motoren, neue TraXon-Getriebe und neue Hinterachsen sind dabei nur einige Punkte einer langen Liste von Innovationen. Auch neue Fahrzeug-Software, ein vollkommen neues und kompakteres Abgasnachbehandlungssystem und eine neue Klimaautomatik im Fahrerhaus, die die Restwärme des

enormen Motorblocks intelligent nutzt, zählen zu den Innovationen. DAF hat große Anstrengungen unternommen, um sicherzustellen, dass alle Lkw-Komponenten auf die maximale Nutzung jedes verbrauchten Dieseltropfens ausgelegt sind.

7 Prozent weniger Kraftstoffverbrauch

Bei der Vorstellung der neuen Baureihe mehrachsiger Fahrzeuge vor der internationalen Presse hob Raoul Wijndands, Testleiter von DAF, die Vorteile der umfassenden Überarbeitung hervor: Gewichtsreduzierungen von bis zu 300 kg, Wartungsintervalle von 200.000 km und nicht zuletzt eine

Verringerung des Kraftstoffverbrauchs im Fernverkehr um 7 Prozent. „Das ist der größte Schritt, der von uns jemals unternommen wurde“, gibt DAF an. Diese Behauptung ist durch einen internationalen Test untermauert worden, der vor Kurzem von Révesz, einem ungarischen Kunden von DAF, durchgeführt wurde. „Mit dem neuen XF konnten auf einer Strecke von 3.000 km im Vergleich mit der vorherigen Generation, die bereits eine sehr hohe Effizienz bot, 7,3 Prozent Kraftstoff eingespart werden, erläutert Raoul Wijndands stolz.



Das DAF-Programm wurde um neue Achsenkonfigurationen erweitert, die den Transportunternehmen die Möglichkeit verschafft, maßgeschneiderte Lkw für ihren Aufgabenbereich zu bestellen.



Eine der wichtigsten Innovationen ist die neue Nachlaufachse, die sowohl für Zugmaschinen als auch für Lkw angeboten wird und eine optimale Manövrierfähigkeit ermöglicht.



Höhere Nutzlast, geringerer Kraftstoffverbrauch

Der Markt scheint die neue DAF-Lkw-Generation sehr gut angenommen zu haben. Ursprünglich sollte die Produktion der bisherigen Lkw-Generation fortgesetzt werden. Inzwischen konzentrieren die DAF-Werke ihre Bemühungen aber ausschließlich auf die Markteinführung der neuesten Generation, um der wachsenden Nachfrage gerecht werden zu können. Dies hat sich auch als der beste Zeitpunkt zur Programmerweiterung mit den neuen Achskonfigurationen erwiesen, die den einzelnen Transportunternehmen die Möglichkeit bietet, maßgeschneiderte Lkw zu bestellen, z.B. durch das Angebot einer völlig neuen lenk- und liftbaren

Nachlaufachse mit einem elektrohydraulischen Lenksystem für optimale Manövrierbarkeit, geringeres Gewicht (30 kg), verbesserte Zuverlässigkeit durch weniger Teile und sogar weitere Einsparungen beim Kraftstoffverbrauch. Die intelligente Lenkpumpe wird jetzt nur noch bei Bedarf in Betrieb genommen. Ein weiteres neues Merkmal ist die zwillingbereifte Nachlaufachse, die eine höhere Nutzlast ermöglicht. Das neue Achsgehäuse mit optimierten Lagern sorgt für eine Gewichtsreduzierung von 25 kg und eine Kraftstoffeinsparung von 0,2 Prozent. Der wahrscheinlich größte Vorteil ist jedoch die statische Tragfähigkeit von 34 Tonnen. Dies ist beim Be- und Entladen schwerer Container sehr nützlich.

Neue Modelle für die Baubranche

Auch den Kunden, die oft unter schwierigen Geländebedingungen Transportarbeiten durchführen müssen, hat DAF etwas Neues zu bieten, z.B. das neue doppelt angetriebene Tandemachsaggregat (26 Tonnen) mit Außenplanetengetriebe, bei dem das neue Achsgehäuse und schnellere Übersetzungen perfekt der Philosophie entsprechen, die DAF auf die gesamte Baureihe anwendet, d. h. in einer Drehzahlsenkung der Motoren. Das bedeutet, dass der Betrieb jetzt bei wesentlich niedrigeren Drehzahlen erfolgt, was den Kraftstoffverbrauch verringert und – als bedeutender Vorteil für den Fahrer – den Geräuschpegel senkt. ►

DAF Motorenöle Xtreme effizient!

Die Premium- und Xtreme-Öle 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 und sparen dem Fahrer durch die Sicherstellung von optimalem Schutz und Leistung für alle beweglichen Teile des Antriebsstrangs Zeit und Geld. Dies sorgt für geringeren Kraftstoffverbrauch, niedrigere CO₂-Emissionen und verlängerte Ölwechselintervalle.



DAF Xtreme 75W-85
DAF Xtreme 75W-90

Verbrauchssenkendes
DAF-Achsöl

DAF Xtreme 75W-80
DAF Premium 75W-80

Verbrauchssenkendes
DAF-Getriebeöl

DAF Xtreme LD-FE 5W-30
DAF Xtreme LD-FE 10W-30
DAF Xtreme FE 10W-30

Verbrauchssenkende DAF-Motoröle

DAF Xtreme Longlife Coolant
Langlebiges Kühlmittel



Nach Angaben des DAF-Teams in Eindhoven ist der neue CF-8x4-Lkw bis zu 300 kg leichter als sein Vorgänger. Das Öl in den neuen Tandemachsen muss zudem nur alle drei Jahre bzw. nach 450.000 Kilometern gewechselt werden.

Um bei der Baubranche zu bleiben: DAF fertigt jetzt auch ein leichtes, besonders für Betonmischer geeignetes 8x4-CF-Fahrgestell. Mit zwei 7,1-Tonnen-Vorderachsen und einem 19-Tonnen-Tandem mit Einfachunterstützung wiegt das Fahrwerk lediglich 9 Tonnen, was auf dem Markt einzigartig ist. Vor noch nicht allzu langer Zeit entsprach das dem Gewicht einer normalen Zugmaschine.

Erstaunlich niedriger Geräuschpegel im Innenraum

Der von den neuen XF- und CF-Modellen gebotene Fahrkomfort entspricht ohne Weiteres der hervorragenden Leistung ihrer Anfang des Jahres eingeführten Geschwistermodelle. DAF ist für die hervorragenden Fahreigenschaften seiner Fahrzeuge bekannt. Dazu gehören auch die ausgezeichnete Stabilität und die leichtgängige, gefühlvolle Lenkung. Die neuen Modelle knüpfen an den diesbezüglichen Ruf von DAF an. Das herausragendste Merkmal ist der niedrige Geräuschpegel im Innenraum. Die neue Generation von PACCAR MX-11- und MX-13-Motoren bietet mehr Leistung und Drehmoment und ermöglicht eine Reisegeschwindigkeit von 85 km/h bei weniger als



Der neue LF und sein neuer Antriebsstrang wurden von einem DAF-Sprecher als „1er BMW im VW-Golf-Segment“ klassifiziert.

1.000 Umdrehungen pro Minute. Dadurch wird ein sehr entspanntes Fahrgefühl ermöglicht. Die neuen TraXon-Getriebe lassen sich sehr komfortabel schalten. Ein besonders sinnreiches Merkmal sind die serienmäßig integrierten Schaltstrategien. Durch die einfache Betätigung einer Taste kann der Fahrer das Getriebeverhalten an die Fahrbedingungen anpassen: Flüssigtransport, Geländeeinsatz oder Fernverkehr. Außerdem ist das Getriebe mit speziellen Programmen für Schwertransporte und Lang-Lkw ausgestattet, deren Auswahl allerdings automatisch erfolgt, wenn das Getriebe nach zwei Gangwechseln erkennt, dass eine schwere Last gezogen werden muss. Intelligente und praktische Merkmale sind z. B. die Systeme zur ständigen Überwachung der Batterien und des Reifendrucks.

Neues Erscheinungsbild für das kleinste Familienmitglied

Selbstverständlich ist die DAF-Innovationswelle auch am kleinsten Familienmitglied nicht spurlos vorübergegangen. Der neue LF bietet mehrere Merkmale seiner größeren Geschwister. Das zweite Türfenster auf der Beifahrerseite ist allerdings ausschließlich beim Verteiler-Lkw von DAF vorhanden. Er bietet jedoch die neuen Innenraumfarben, die Anzeige

zusätzlicher Informationen auf dem mittleren Display des Armaturenbretts und das zusätzliche Drehmoment, durch das die Motoren – in Kombination mit den schnelleren Antriebssträngen – bei niedrigeren Drehzahlen betrieben

werden, sodass der Kraftstoffverbrauch bei der neuen Generation um bis zu 6 Prozent verringert werden kann.

Neuer Motor

Der den internationalen Medien in Spanien vorgestellte neue 3,8-Liter-Motor PACCAR PX-4 war eine echte Offenbarung. Mit einer Leistung von 115 kW/152 PS bzw. 127 kW/172 PS gehört er eher zur Basisausstattung des Programms, was aber absolut keine Schande ist. Der PX-4 wird ausschließlich im 7,5-Tonnen-Segment angeboten und wird mit Sicherheit bei Transportunternehmen gut ankommen, die auf den leichten Verteilerverkehr spezialisiert sind und von ihren Lkw erwarten, dass sich diese auch nach 5 oder 10 Jahren noch in exzellentem Zustand befinden. Der neue LF und sein neuer Antriebsstrang wurden von einem DAF-Sprecher als „1er BMW im VW-Golf-Segment“ klassifiziert. Mit seinem kürzeren Radstand und der hervorragenden Manövrierbarkeit haben der LF und sein „kleiner“ PX-4-Motor in Spanien definitiv Furore gemacht. Die Mehrachsenversionen der XF- und CF-Baureihe haben ebenfalls großen Eindruck hinterlassen. ■



Weitere Informationen zum neuen Produktprogramm von DAF finden Sie unter: www.daf.com/inaction

Révész Group:

„DAF hat Wort gehalten!“

Révész Group ist eines der führenden Transport- und Logistikunternehmen in Ungarn. Es wurde in den 1980er-Jahren von Balint Révész gegründet, der auch heute noch CEO des Unternehmens ist. Unter seiner Leitung wurde das Familienunternehmen in Osteuropa zum Marktführer im Bereich Massentransport von Gasen und Flüssigkeiten und ein wichtiger Akteur im Bereich Logistikserviceleistungen.



Zoltán Sipos: „DAF kombiniert unsere Anforderungen zur Perfektion.“

DAF unterhält zur Révész Group eine besondere Beziehung: 2015 übergab der niederländische Ministerpräsident Mark Rutte die Schlüssel für den millionsten in Eindhoven gebauten DAF an Eigentümer und CEO Bálint Révész.



Die Basis für die Transportaktivitäten des Unternehmens bildet eine Flotte von mehr als 450 Lkw, von denen die Mehrheit das DAF-Logo am Kühlergrill trägt. Zoltán Sipos, Director von Lerton Trans Ltd., einer Tochtergesellschaft der Révész Group, erläutert, warum sich das Unternehmen für den niederländischen Lkw-Hersteller entschieden hat. „Unsere Lkw legen pro Jahr durchschnittlich 130.000 km zurück. Bei der Wahl des Herstellers sind Zuverlässigkeit und niedrige Betriebskosten daher wichtige Faktoren für uns. Auch der Fahrerkomfort ist ein wichtiges Anliegen. Unsere Fahrer sind oft tagelang unterwegs und verdienen daher ein gutes Bett, viel Platz und hohen Fahrkomfort. DAF kombiniert unsere Anforderungen zur Perfektion.“

Preis-Leistungs-Verhältnis

Vor einigen Monaten hat die Révész Group 400 neue DAF XFs und CFs als Nachfolger für ihre vorhandenen Fahrzeuge und zur Erweiterung ihrer Flotte bestellt. Obwohl Révész seit Jahren treuer DAF-Kunde ist, stand keinesfalls von vornherein fest, dass der Auftrag an DAF vergeben wird. Zoltán Sipos: „Wir haben zahlreiche Hersteller miteinander verglichen. Das wird bei Großaufträgen bei uns generell so gehandhabt. DAF konnte das beste Preis-Leistungs-Verhältnis bieten und außerdem die höchste Punktzahl für niedrige Betriebskosten erzielen.“

Vergleichstest

Einen wichtigen Teil des Beschaffungsprozesses stellte der zwischen dem neuen XF und seinem bereits extrem effizienten Vorgänger durchgeführte Vergleichstest dar. „Es geht nichts über einen direkten Fahrtstest auf der Straße“, so Zoltán Sipos. „Bei der Einführung des neuen XF und CF hatte DAF 7 Prozent weniger Kraftstoffverbrauch als bei den vorherigen Modellen versprochen. Klingt gut, konnte das Versprechen aber auch eingehalten werden? Wir entschieden uns für einen umfangreichen Test über eine Strecke von 3.500 km von den Niederlanden nach Ungarn und zurück.

DAF hat sein Versprechen gehalten: Der Test hat gezeigt, dass der neue XF 7,3 Prozent effizienter als sein Vorgänger ist.“

Vom CF zum XF

„Bisher hatte unsere Flotte hauptsächlich aus CF-Lkw bestanden“, so Gábor Maczkó, Director von Révész Trans Ltd. „Dabei spielte hauptsächlich das geringe Gewicht der Lkw eine Rolle. Schließlich zählt beim Massen- und Tanktransportgeschäft jedes Kilogramm. Da DAF inzwischen das Leergewicht seines XF-Spitzenmodells reduziert hat, haben wir uns entschlossen, auf den XF Super Space Cab umzusteigen. Dadurch stehen unseren Fahrern noch mehr Raum und Komfort zur Verfügung. Gleichzeitig profitiert das Unternehmen vom geringstmöglichen Kraftstoffverbrauch und der höheren Gesamttransporteffizienz. Mit anderen Worten: Wir haben zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen. Darüber hinaus sind unsere Fahrer von dem beeindruckenden Motordrehmoment und vom allgemeinen Fahrkomfort begeistert.“ ■



Ein von Révész durchgeführter Test hat gezeigt, dass der neue XF 7,3 Prozent Kraftstoff verbraucht.“





**Arbeiten auf höchstem Niveau.
Mit niedrigem
Kraftstoffverbrauch.**



**Die FUELMAX Serie.
Mehr Kilometer pro Liter.**

Mit bis zu 10% weniger Rollwiderstand* rollen FUELMAX-Reifen jetzt noch weiter mit weniger Kraftstoffverbrauch.

* Vergleichstests des Goodyear Innovation Center Luxembourg mit der Größe 315/70R22.5 haben gezeigt, dass die neuen FUELMAX S Lenkachsreifen 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.

Platooning – wie bei DAF damit umgegangen wird:

„Der Fahrer wird immer erforderlich sein.“



Das Lkw-Platooning findet immer mehr Beachtung. Während sich alle Beteiligten über das Endziel einig sind, wird immer noch viel darüber diskutiert, wie dieses Ziel erreicht werden soll. Das hat bei den Transportunternehmen und Fahrern zu falschen Vorstellungen geführt. DAF misst einer klaren und realistischen Vision große Bedeutung bei.

VON **BERT ROOZENDAAL**

Der Hauptgrund für das Platooning liegt für die gesamte Lkw-Branche in der Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und der damit einhergehenden Reduzierung der Emissionen. Alle Beteiligten stimmen darin überein, dass Platooning zur Verkehrssicherheit, zur effizienteren Straßennutzung und zu einem verbesserten Verkehrsfluss beiträgt.

0,3 Sekunden

DAF ist Branchenführer beim Lkw-Platooning. DAF ist der einzige Lkw-Hersteller, dem es gelungen ist, drei miteinander kommunizierende Lkw in Zeitabständen von 0,3 Sekunden hintereinander fahren zu lassen. Das entspricht einem Abstand von 6,6 Metern zwischen den einzelnen Platooning-Fahrzeugen! Die sich daraus ergebende Sogwirkung führt bei dem hinten fahrenden Fahrzeug zu einer Kraftstoffeinsparung von mindestens 10 Prozent. Auch der erste Lkw spart Kraftstoff, da der unmittelbar hinter ihm fahrende Lkw einen großen Teil der vom vorausfahrenden

Fahrzeug erzeugten Luftverwirbelungen neutralisiert. Während der Forschungsarbeiten hat DAF zudem festgestellt, dass sich die Sogwirkung bei 0,3 Sekunden von der Sogwirkung bei den Zeitabständen von 0,5 und 0,8 Sekunden nicht wesentlich unterscheidet.

Rolle des Fahrers

DAF ist zudem der Überzeugung, dass Platooning das Potenzial für eine Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und die Verbesserung des Verkehrsflusses hat sowie sichereres Fahren und größere Transporteffizienz ermöglicht. Die Vision von DAF ist hinsichtlich der Rolle für den Fahrer etwas Besonderes: Platooning soll den Fahrer unterstützen, nicht ersetzen.

Aufmerksamkeit

Das Ziel von DAF ist es, dass sich der Fahrer jederzeit im Fahrzeug befindet. „Wenn die Aufmerksamkeit des Fahrers erhalten bleiben ►



soll, muss er etwas zu tun haben“, so Ingenieur Menno Beenackers, Platooning-Projektmanager bei DAF. „Wir sind der Überzeugung, dass dies am besten dadurch garantiert werden kann, dass der Fahrer das Fahrzeug tatsächlich fährt, und zwar mit oder ohne Hilfe von elektronischen Hilfsmitteln am Lenkrad, die den Fahrer zu Anpassungen auffordern oder den Lkw selbst dazu veranlassen. Dies ist eine Erweiterung der bereits an der Elektronik unserer aktuellen Fahrzeuge durchgeführten Entwicklungen. Es stellt einen weiteren Schritt dar, den Fahrer bei seiner eigentlichen Aufgabe zu unterstützen, nämlich sicherzustellen, dass er und der Lkw sicher am Ziel ankommen. Dies ist die zweite Phase unseres Vierphasenplans, der alle Schritte von der vollständigen Fahrerkontrolle bis zu selbstfahrenden Lkw abdeckt. Die Fahrer können jetzt sogar das Lenkrad wie bei einem Tesla kurzzeitig loslassen. Bis zum selbstfahrenden Lkw ist es jedoch noch ein weiter Weg. Damit beschäftigen wir uns in der dritten Phase.“

Herausforderungen

Im vorstehenden Absatz scheint die Frage beantwortet zu werden, ob das Zeitintervall von 0,3 Sekunden zum Straßenstandard werden wird. Laut DAF ist dies allerdings noch nicht der Fall. Da DAF entsprechende Tests erfolgreich durchführen konnte, wissen die Ingenieure auch, welche weiteren Herausforderungen damit verbunden sind. Eine dieser Herausforderungen wird bei einer Probefahrt ganz offensichtlich: Die gesamte Windschutzscheibe ist mit dem vorausfahrenden Fahrzeug ausgefüllt. Das ist keine sehr komfortable Situation für den

Bei einem Zeitintervall von 0,3 Sekunden ist die gesamte Windschutzscheibe mit dem Heck des vorausfahrenden Fahrzeugs ausgefüllt.

Fahrer. „Wir glauben, dieses Problem kann am besten in der vierten Phase angegangen werden“, so Menno Beenackers. „In dieser Phase werden die Lkw hinter dem vorausfahrenden Lkw komplett selbstfahrend sein, d. h. entweder fahrerlos oder ohne Eingriff durch den Fahrer. Ich glaube jedoch nicht, dass diese Art des Fahrens in absehbarer Zeit realisiert werden kann, insbesondere im Hinblick auf die geringfügigen Vorteile und den erforderlichen Technologieaufwand. Ich glaube, vorerst wird mit Zeitintervallen von 0,5 bis 0,8 Sekunden zwischen den Fahrzeugen gearbeitet werden.“

Gesetzgebung

Beim Platooning können Lkw dicht hintereinander im Konvoi fahren, was zur effizienteren Nutzung der Straßen einschließlich des effizienten Gütertransports beiträgt. „Dazu sind jedoch auch Vereinbarungen und Gesetze auf europäischer Ebene erforderlich, in denen das sichere Zeitintervall zwischen den Fahrzeugen beim Platooning festgelegt ist“, so Menno Beenackers. „Derartige Vereinbarungen müssen noch getroffen werden. In den meisten europäischen Ländern gibt es bereits eigene Gesetze zum Abstand zwischen den Fahrzeugen, ein europäischer Standard fehlt jedoch noch. In manchen Fällen beträgt der empfohlene Abstand 50 Meter, in anderen zwei Sekunden, in wieder anderen liegt er vollständig im Ermessen der örtlichen Polizei. Platooning erfordert die Vereinheitlichung der Gesetzgebung.“

Kommunikationsprotokoll

Eine weitere Hürde, die sich am Horizont abzeichnet, ist die Notwendigkeit eines universellen Kommunikationsprotokolls. Nach Auffassung der ACEA wird das Mehrmarken-Platooning bis 2023 Realität sein. Dazu müssen jedoch alle Lkw unabhängig von ihrer Marke miteinander kommunizieren können. Und das ist noch nicht alles. Die Frage, wie Platoons gebildet

werden, muss ebenfalls noch beantwortet werden. Die meisten Lkw werden auch weiterhin als individuelle Fahrzeuge auf der Autobahn auffahren und dann versuchen, von Fall zu Fall Platoons mit anderen Lkw zu bilden. Selbstverständlich können Transportunternehmen auch z. B. drei Fahrzeuge gleichzeitig losschicken, die dann auf der Autobahn ein Platoon bilden. Auch die Zusammenarbeit von verschiedenen Transportunternehmen ist möglich.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Kurzum, es müssen noch viele Fragen geklärt werden, bevor Platooning zur uneingeschränkten Realität werden kann. Entsprechende Antworten werden selbstverständlich gefunden werden, was aber einige Zeit dauern wird. Neben der Perfektionierung der Systeme und der Sicherstellung der Kompatibilität zwischen ihnen müssen schließlich auch die rechtlichen Rahmenbedingungen vereinbart werden. Mit anderen Worten: Welche Spielregeln sollen gelten? Diese Frage betrifft die Gesellschaft als Ganzes. Die entsprechenden Antworten müssen von den Politikern geliefert werden, die Industrie hat hier eine rein beratende Funktion. Die Relevanz dieses Prozesses hängt davon ab, wie ehrgeizig die Ziele sind, die wir uns hinsichtlich Energieeffizienz und Umweltfreundlichkeit setzen. Im Moment wird davon ausgegangen, dass Platoons aus zwei bis drei Lastzügen bestehen. Eine größere Anzahl wäre günstiger. Wenn die Platoons aus Lang-Lkw bestehen würden, wäre dies ebenfalls eine bessere Lösung. Ein kürzeres Zeitintervall von 0,3 Sekunden könnte sich als effizienter erweisen. Das kann allerdings nur mit selbstfahrenden Fahrzeugen erreicht werden, da nur elektronische Geräte bei Bedarf entsprechend schnell reagieren können. Dabei geht es nicht nur darum, die richtige Software zu finden. Auch die öffentliche Akzeptanz spielt eine wichtige Rolle. ■

DAF Trucks nimmt an Platooning-Tests in England teil

DAF Trucks nimmt an einem zweijährigen Lkw-Platooning-Test in England teil, der vom britischen Transport Research Laboratory (TRL) durchgeführt wird. Zusammen mit seinen Partnern TNO, Ricardo PLC und DHL wurde DAF Trucks vom britischen Verkehrsministerium ausgewählt, gemeinsam mit Highways England auf verschiedenen Strecken des britischen Autobahnnetzes Lkw-Platooning-Tests durchzuführen. Die ersten Testläufe für Platooning in Großbritannien sind in den kommenden Monaten geplant.

Mit den Lkw-Platooning-Tests wollen die britischen Behörden diese Innovation genauer untersuchen und herausfinden, wie sie zur Verbesserung der Straßentransporteffizienz beitragen kann.





Heino and Thies Anhalt: "The new XF is a premium vehicle that is setting new technological standards."

Anhalt Logistics

Effizienzbeweis erbracht!

Der Tankspezialist Anhalt Logistics bietet seinen Kunden „liquid solutions“. Mit der neuen Generation des DAF XF durfte das Dithmarscher Traditionsunternehmen erfahren, welchen wichtigen Beitrag die DAF-Ingenieure zur Wirtschaftlichkeit dieser Unternehmung beitragen können.

DAF hatte mit der Einführung der neuen Fahrzeuggeneration im Frühjahr satte Verbrauchseinsparungen von rund 7 Prozent in Aussicht gestellt. Ein Wert der aufhorchen lässt und die Neugier weckt, ob das auch stimmt. Bei Anhalt Logistics probierten Fahrertrainer Ove Thomsen und Kraftfahrer Marco Bielefeld daher im Linienverkehr von Norddeutschland nach Thüringen aus, ob der neue Antriebsstrang das Versprechen einlöst. Zuvor drehte dort ein Fahrzeug eines bekannten Marktbegleiters zuverlässig seine Runden. „Im Schnitt waren es meist um die 28 Liter“, erzählt Thomsen und

Bielefeld ergänzt: „Zunächst waren wir verblüfft von den niedrigen Drehzahlen, mit denen der neue XF arbeitet. Ungewöhnlich auch, dass er am Berg sogar manchmal vom Gas ging, aber mit welchem Druck er dann wieder beschleunigt beeindruckte uns schon.“

Doch das war nichts gegen die Zahl, die sich bei der Verbrauchsmessung ergab: „Unter gleichen Bedingungen lief der neue 450er im Schnitt unter 23 Litern. Wir haben also satte fünf Liter im Vergleich zum gleichwertigen Fremdfabrikat eingespart!“ so Thomsen. „Nach drei Tagen hat

man sich auch an die niedrigen Drehzahlen gewöhnt.“ Er ist begeistert von der nochmals gesteigerten Laufruhe des ohnehin schon sehr leisen Fahrzeugs, das, zum bereits sehr laufruhigen und kultivierten Vorgänger – einem 440er –, nochmals einen deutlichen Unterschied macht. „Die Gangwechsel laufen derart weich, dass sie manchmal kaum zu spüren sind“, erzählt Bielefeld. „Auch das Fahrwerk vermittelt nochmals ein besseres Gefühl zur Straße.“

Keine große Umgewöhnung erfordert das wertige Interieur. „Es trägt dazu bei, dass man sich auf seinen Arbeitsplatz freut.

Am besten finde ich den ausziehbaren Tisch, das ist so praktisch“, kommentiert Bielefeld das auf Fahrerbedürfnisse ausge-richtete Cockpit. „Alles ist schön um einen herum verbaut, alles gut zu erreichen und sinnvoll angeordnet. Das passt.“ Viel Lob gibt es auch für die bequemen Sitze und das großzügige Bett.

Auch die beiden Geschäftsführer Heino und Thies Anhalt sind angesichts der Leistungen begeistert und haben für die nächsten zwölf Monate noch 100 weitere DAF XF geordert. „Wir fahren DAF schon seit Ende der 90er-Jahre und waren damals eigentlich vom Pragmatismus der Fahrzeugtechnik angetan. Das Fahrzeug kam noch ohne viel Elektronik aus, lief zuverlässig und hatte eine angenehm geräumige Kabine“, erzählt Heino Anhalt. Das hat sich der XF auch in der jüngsten Generation bewahrt. Doch inzwischen ist aus dem robusten Kumpel ein wertiges Premium-Fahrzeug geworden, dessen Technik Benchmarks setzt. Für Anhalt Logistics ist das eine absolut



zeitgemäße Entwicklung, denn es steigert die Attraktivität des Arbeitsplatzes. Wertschätzung für den Fahrer liegt bei Anhalt in der Familientradition. Beide Geschäftsführer waren zu Beginn ihrer Karriere selbst auf Achse - Thies Anhalt sogar volle drei Jahre. Auch heute noch setzen sie sich mindestens einmal im Jahr für eine gute Woche hinter das Lenkrad. „So bekommen wir ein Gefühl, wie es draußen bei den Kunden läuft und mit welchen Herausforderungen unsere Fahrer zu tun haben“, erklärt Heino Anhalt. Innerhalb des Betriebes lässt sich viel für die Zufriedenheit der Fahrer tun.

„Wir bieten so ziemlich alle Varianten des Straßenverkehrs an. Wer gerne von Schweden bis Spanien im Fernverkehr fährt, kann dies bei uns ebenso tun, wie im Nahverkehr fahren. Wenn der Wunsch da ist, abends zu Hause zu sein, kann man sich bei uns intern auf die entsprechende Abteilung bewerben.“

Vielfältig sind auch die Geschäftszweige. Neben Chemie- und Lebensmitteltransporten, Kühler- und Intermodalverkehr sind der Werkstattdienst und auch das Vermietgeschäft zu wichtigen Tragsäulen von Anhalt Logistics geworden. „Etwa 25 Prozent der Flotte haben wir samt Fahrer verchartert“, erläutert Thies Anhalt. Die Kunden schätzen die Kompetenz des Anhalt-Personals und die zuverlässige, weil bestens in der eigenen Werkstatt gewartete Technik. Heino Anhalt ergänzt: „Die Fahrer tragen zwei Herzen in der Brust. Sie gehören zum Anhalt-Team, profitieren von allen Vorteilen, die wir als Arbeitgeber bieten, sollen sich aber auch mit dem Kunden und dessen Produkten identifizieren.“

Erkennbar sind die Charter-Fahrzeuge an ihrer weißen Farbe und einem dezenten Anhalt-Logo, sodass die Kunden auf Wunsch auch ihre eigene Firmenkennung anbringen können. Auf dem Betriebshof in Rehm-Flehe-Bargen fallen die beiden ersten DAF XF der neuen Serie in dieser Farbe ganz besonders auf, denn ansonsten überwiegt das typische Anhalt-Metallic-Blau. Doch eines scheint hier sicher zu sein: Wichtiger als die Lackierung sind die inneren Werte und das gilt für Unternehmer, Fahrer und Zugmaschine gleichermaßen. ■

Erkennbar sind die Charter Fahrzeuge an ihrer weißen Farbe und einem dezenten Anhalt-Logo, sodass die Kunden auf Wunsch auch ihre eigene Firmierung anbringen können.



1500 Kilometer purer Genuss

Zurzeit mangelt es in ganz Europa erheblich an Fahrern. Die Fahrer werden beim Kauf neuer Lkw zunehmend an der Entscheidungsfindung beteiligt. Der Journalist Iep van der Meer hat einen XF Super Space Cab von Spanien bis in die Niederlande gefahren, um herauszufinden, warum das Flaggschiff von DAF bei den internationalen Fahrern so beliebt ist.

VON IEP VAN DER MEER



„Aires de Montélimar“ in den frühen Morgenstunden

Es ist 7 Uhr, und ich bin nach einer sehr komfortablen Nacht im Super Space Cab-Fahrerhaus gerade aufgewacht. Dank der bequemen dicken Matratze und der vorzüglichen Fahrerhaus-Klimaanlage konnte ich fast so gut schlafen wie zu Hause im eigenen Bett. Nachdem mich der Wecker etwas unsanft aus meinen

Träumen geweckt hat, kontrolliere ich mit dem iPhone, wo ich mich befinde. „Aires de Montélimar“ wird auf dem Display angezeigt, etwa 700 Kilometer von der Grenze zu Luxemburg entfernt. Das ist meine nächste Anlaufstelle, da ich Frankreich verlassen möchte, bevor mich das Sonntagsfahrverbot für Lkw

24 Stunden lang zum Halten zwingt. Da diese Strecke ohne große Schwierigkeiten zu bewältigen sein müsste, nehme ich mir die Zeit für ein schönes Frühstück mit frischen Croissants und ausgezeichnetem Kaffee an der Raststätte Rasta.



**Ruhe und Komfort im
Super Space Cab-Fahrerhaus**

Kurs beibehalten

Gestern bin ich mit „meinem“ DAF XF530 FAN einschließlich Anhänger in Sitges in Spanien losgefahren. Dieser tolle Lastzug ist mit dem neuen „Pure Excellence“-Stil von DAF ausgestattet. Nachdem ich die notwendigen Anweisungen erhalten habe, verlasse ich die Stadt über den Boulevard in Richtung Autobahn. Oberste Priorität hat für mich, ohne Verzögerung zur französischen Grenze zu gelangen. Glücklicherweise ist dieser Teil der Fahrt abgesehen vom starken Freitagabendverkehr um Barcelona relativ ruhig. Ich kann Spanien zügig verlassen und gelange so in das windreiche Frankreich. Draußen peitscht der Mistral einen Sturm auf, aber in meinem DAF herrscht Ruhe und Frieden.

Gute Nachrichten für den Chef

Die neueste DAF-Generation kommt mir wie ein alter Freund vor. Der Lkw lässt sich dank des 530 PS/390 kW-DAF-MX-Motors und des neuen TraXon-Getriebes sehr angenehm fahren. Ich schalte auf Predictive Cruise Control um und stelle die Unter- und Übergeschwindigkeit auf 5 km/h ein. Dadurch läuft der Lkw mit einer stetigen und effizienten Geschwindigkeit.

Das wird den Chef freuen ... Der Tempomat aktiviert auch EcoRoll, beschleunigt an Steigungen und nimmt bei jeder sich bietenden Gelegenheit Gas weg. Die Software ist inzwischen so hoch entwickelt, dass ich sogar bemerke, dass der DAF auch bei leichten Steigungen selbständig auf EcoRoll umschaltet. Der Computer veranlasst die Umschaltung, wenn seine Berechnungen ergeben, dass der Lkw über ausreichend kinetische Energie verfügt, um ohne Beschleunigung den höchsten Punkt der Anhöhe überwinden zu können. Bei allem Respekt: Ich glaube nicht, dass es einen Fahrer gibt, der das besser machen kann.

Entspannt

Manche Fahrer müssen sich möglicherweise erst daran gewöhnen, aber es ist schon erstaunlich, wie bravourös die Technik die Fahrzeugleistung steuert. Durch Predictive Shifting ist der Antriebsstrang immer zur richtigen Zeit bereit, während die DAF-MX-Motorbremse bei Bergabfahrt bei Bedarf beweist, dass inzwischen kein Retarder mehr erforderlich ist. Die Technologie ist so fortgeschritten, dass sogar automatisch heruntergeschaltet wird, wenn die Lkw-Geschwindigkeit bei Bergabfahrt angepasst werden muss. Insgesamt ergeben sich so ein sehr entspanntes Fahrgefühl und jede Menge Komfort, wobei auch der niedrige Kraftstoffverbrauch nicht vergessen werden darf. Das bestätigt auch der Driver Performance Assistant im Armaturenbrett, der auch als der digitale Trainer des Fahrers bezeichnet wird. Der DPA belohnt mich mit drei nach oben zeigenden grünen Daumen und einer hervorragenden Bewertung von 94 Prozent.

Dauerhaft

Die neue DAF-Generation ist mit modernsten Systemen ausgestattet.

Hervorzuheben ist auch, dass die Lkw serienmäßig über Adaptive Cruise Control (ACC) verfügen. Ich habe dieses Sicherheitssystem immer sehr geschätzt, da es die vorausfahrenden Lkw ständig überwacht, auch wenn der Fahrer kurz wegschaut.

Komfortabel

Die Kilometer fliegen dahin. Die Ruhe im Fahrerhaus ist ausgesprochen entspannend. Das gilt genau genommen für das gesamte Fahrzeug. Durch die Luftfederung verhält sich der Lkw ähnlich wie ein großer Reisebus. Das Radio, das Navigationssystem und sogar das Telefon sind vollständig integriert, was die Arbeit erheblich erleichtert. Auch die neue Klimaanlage ist ein großer Pluspunkt. Sie ist jetzt wesentlich benutzerfreundlicher und funktioniert auch in Kombination mit der Standheizung. DAF hat hier praktischerweise dafür gesorgt, dass automatisch die Motorrestwärme genutzt wird. Das bedeutet kostenlose Wärme. Besser geht es nicht.

Nach der Übernachtung an der belgisch-luxemburgischen Grenze komme ich am Sonntagmorgen am Tor des DAF-Werks in Eindhoven an. Da mein Lkw die richtigen Farben hat, winkt mich der Sicherheitsdienst gleich durch! ■



Ein fantastischer Lastzug

Neue Lackiererei für Fahrerhäuser: Die modernste der Welt

144 Meter lang, 58 Meter breit und 26 Meter hoch: Während der Fahrt auf der Autobahn von Antwerpen nach Liège ist die neue DAF-Lackiererei für Fahrerhäuser in Westerlo – die weltweit modernste ihrer Art – nicht zu übersehen. In gewisser Weise symbolisiert sie die großen Ziele von DAF.



Die neue Lackiererei für Fahrerhäuser ist 144 Meter lang, 58 Meter breit und 26 Meter hoch und ist von der Autobahn von Antwerpen nach Liège aus zu sehen.

Foto links: Die Roboter folgen den Fahrerhauskonturen sehr genau, um den „Farbnebel“ beim Lackieren zu minimieren.



Foto rechts: Das neue Transportsystem ist ebenfalls eine bedeutende Innovation. Mit ihm können die Fahrerhäuser in den Bädern gedreht werden.





1966 eröffnete DAF ein neues Werk in Westerlo, wo neben qualitativ hochwertigen Fahrerhäusern auch hocheffiziente Achsen hergestellt werden. Heute hat DAF Westerlo 2.600 Mitarbeiter und ist einer der bedeutendsten Arbeitgeber in der Region.

50 Prozent Kapazitätswachstum

DAF erwartet, dass in den kommenden Jahren die Lkw-Nachfrage in Europa steigen wird. Darüber hinaus will der niederländische Lkw-Hersteller seinen Marktanteil in der Schwerlastklasse in Europa auf 20 Prozent steigern. Wenn ein Lkw-Hersteller seinen Erfolg über die Grenzen von Europa hinaus ausdehnen möchte, muss er in zusätzliche Produktionskapazität investieren. Aus diesem Grund wurde eine neue Lackiererei für Fahrerhäuser bei DAF Trucks Vlaanderen gebaut - eine Investition von mehr als 100 Millionen Euro. Dadurch konnte die Produktionskapazität gegenüber dem aktuellen Werk um 50 Prozent gesteigert werden. Genauer gesagt: Pro Tag werden jetzt 330 Fahrerhäuser lackiert, das sind insgesamt 70.000 pro Jahr. Die Lackierung erfolgt übrigens in 3.000 verschiedenen Farben!

Weltweit modernste Lackiererei ihrer Art

Die neue Lackiererei für Fahrerhäuser von DAF gehört zu den weltweit modernsten ihrer Art. Die Spritzdüsen der hochmodernen Lackierroboter können z. B. mit 50.000 Umdrehungen pro Minute betrieben werden. Die Roboter folgen den Fahrerhauskonturen sehr genau, um den „Farbnebel“ beim Lackieren zu minimieren. Die daraus resultierenden geringeren Lack- und Lösungsmittelverluste kommen nicht nur DAF zugute, sondern auch der Umwelt.

Fokus auf die Umwelt

DAF hat bei der Auslegung der Lackiererei für Fahrerhäuser nicht nur großen Wert auf Qualität und Effizienz, sondern

Die neue Lackiererei für Fahrerhäuser wurde durch den belgischen stellvertretenden Ministerpräsidenten Kris Peeters und PACCAR Executive Chairman Mark Pigott eingeweiht.

auch auf den Umweltschutz gelegt. DAF investiert z. B. in die neuesten Technologien zur Reinigung der Abluft der Spritzkabinen und Öfen. Die Luft wird verdichtet, sodass sie eine relativ hohe Konzentration an Lösungsmitteln enthält, die bei Temperaturen von 700 bis 800 Grad ohne die Zugabe von Gas automatisch verbrennen. Der Verbrennungsprozess erzeugt genug Energie, um die Bäder zu erhitzen. Diese neue Lösung ermöglicht eine Verringerung des Energieverbrauchs und eine Reduzierung der CO₂-Emissionen. Letztlich wird nur noch Wasserdampf abgegeben.

Innovatives Transportsystem

Das neue Transportsystem ist ebenfalls eine bedeutende Innovation. Damit können die Fahrerhäuser in den Bädern gedreht werden. Dadurch bleiben weniger Rückstände zurück, was zu einer Verbesserung der Qualität und Effizienz führt. Es erübrigt sich fast, darauf hinzuweisen, dass der gesamte Prozess sehr umweltfreundlich ist.

Auf der Grundlage einer starken Tradition

Die neue Lackiererei für Fahrerhäuser wurde durch den stellvertretenden belgischen Ministerpräsidenten Kris Peeters und PACCAR Executive Chairman Mark Pigott eingeweiht. „Mit dieser wichtigen Investition wird die lange Tradition weitergeführt, Branchenstandards in Hinsicht auf Produktqualität, Kundenservice und ökologischen Vorsprung zu setzen“, so Mark Pigott. „In den letzten 15 Jahren haben PACCAR und DAF mehr als 600 Millionen Euro in unser Fahrerhaus- und Achsenwerk investiert. Wir sehen einer sehr erfolgreichen Zukunft in Belgien entgegen.“

„Das nächste Kapitel einer reichhaltigen Geschichte“

„Ich möchte DAF Trucks zur Investition in eine innovative und nachhaltige Lackiererei für Fahrerhäuser gratulieren“, erklärte der stellvertretende Ministerpräsident Kris Peeters bei der offiziellen Eröffnungsfeier. „Damit wird ein neues wundervolles Kapitel in der bereits reichhaltigen Geschichte des Unternehmens aufgeschlagen.“ ■



DAF 2600:

Vorfahre des Fernverkehrs-Lkw

Die Vorstellung des DAF 2600 im Jahr 1962 auf der Messe in Amsterdam war eine Sensation. Kein Wunder, denn der neue DAF-Lkw war einer der ersten, bei dem der Fahrer im Mittelpunkt stand: hervorragende Ergonomie, ausgezeichnete Rundumsicht, gefederte Sitze und eine Schlafkabine mit Etagenbetten. 50 Jahre später ist der DAF 2600 immer noch die Vorlage für internationale Lkw.

VON HENK DE LANGE



Da steht er und glitzert im Sonnenlicht – der stattliche DAF 2600 mit dreiachsigem DAF-Anhänger im Besitz von Roland Slenders. Eines der späteren Modelle von 1970, von ihm selbst restauriert. Für Roland Slenders ist das nicht einfach irgendein DAF 2600. Das ist der Lkw, mit dem sein Vater Frans in den 1970-er-Jahren fuhr, als er für die Firma Jan Kuijken arbeitete.

Speziell

„Der DAF 2600 wurde bis 1983 gefahren. Danach wurde er nach 1,2 Millionen

Kilometern Fahrstrecke für immer stillgelegt“, so Roland Slenders, der auch selbst Lkw-Fahrer ist. „Als die Firma Jan Kuijken vor einigen Jahren aufgelöst wurde, konnte ich den Lkw kaufen. Die Restaurierung hat Jahre gedauert, aber es kann gut sein, dass das der am besten erhaltene DAF 2600 ist, den es gibt. Dass er von meinem Vater gefahren wurde, macht ihn für mich noch wertvoller.“

Zuckerrüben

Frans Slenders (75 und gut in Form) erzählt

gern über die Zeit hinter dem Lenkrad „seines“ DAF 2600. „Von Oktober bis Januar habe ich damit in den Niederlanden Zuckerrüben transportiert. Während des restlichen Jahres wurden damit Stahl- und Betonverkleidungen ins Ausland geliefert“, erklärt er. „Damals war es nichts Ungewöhnliches, Ladungen von bis zu 30 Tonnen zu transportieren. Mit nur 230 PS!“ Während der letzten Zuckerrübenfahrt, unmittelbar vor der Stilllegung des 2600, brach eine Pleuelstange. „Wir mussten irgendwie



Damals in den 1960er Jahren wurden die Umschlagseiten der DAF-Broschüren von dem niederländischen Illustrator Charles Burki gestaltet. Die von ihm stammenden Originalillustrationen sind heute viel Geld wert und verständlicherweise sehr gefragt.

weiterkommen und hatten keinen Ersatz-Lkw“, erinnert sich Frans Slenders. „Der DAF-Partner war die gesamte Nacht damit beschäftigt, einen Austauschmotor einzubauen. Das erwies sich letztlich als sehr vorteilhaft für meinen Sohn Roland, da der Motor im Lkw noch so gut wie neu ist.“

Lange Arbeitszeiten

Vor der Erfindung des Fahrtenschreibers waren lange Arbeitszeiten auf der Straße nichts Ungewöhnliches. Frans Slenders beschreibt einen normalen Arbeitstag: „Abfahrt um zwei Uhr morgens und andert-halb-stündige Fahrt zur Abholung einer Ladung Betonverkleidungen für ein Projekt in Luxemburg. Da die Beladung des Lkw mehrere Stunden dauerte, musste ich bis 5:00 Uhr warten. Anschließend machte ich mich mit meinen 30 Tonnen Beton auf den Weg in die belgischen Ardennen. Mit nur 230 PS – was für die Zeit gar nicht mal so schlecht war – war es manchmal schwierig, auf steilen Anstiegen schneller als 20 km/h zu fahren. Daher dauerte die Fahrt nach Luxemburg oft bis zu sieben

Stunden. Wenn ich am Nachmittag ankam, dauerte das Entladen der Betonverkleidungen und das anschließende Beladen mit Stahl einige Kilometer weiter wiederum mehrere Stunden. Die Rückfahrt nahm weitere sechs bis sieben Stunden in Anspruch, sodass ich gegen 22 Uhr zu Hause ankam. Das war ein 22-Stunden-Arbeitstag.“

Decke über dem Motortunnel

Heute ist die Geschichte von Frans Slenders kaum zu glauben. „Dennoch hat sich niemand beschwert“, erklärt er. „Jedenfalls ich nicht, denn mein DAF 2600 war für die Zeit sehr geräumig und bequem. Im Fahrerhaus war es zwar sehr laut, aber mit einer Decke über dem Motortunnel war es etwas erträglicher. Das Bett war angenehm, obwohl meine Kleidung nachts manchmal am Stahlrahmen anfror.“

Zwei Finger am Lenkrad

Die Geschichte über Vater und Sohn Slenders und ihren DAF 2600 wäre ohne

eine einzige Fahrt im Lkw unvollständig. Der gefederte Sitz ist überraschend bequem, und das Fahrerhaus ist sehr geräumig. Man kann natürlich nicht aufstehen wie im XF Super Space Cab, was aber von untergeordneter Bedeutung ist. Roland Slenders startet den Motor, der angenehm vor sich hin grummelt. Mit buchstäblich nicht mehr als zwei Fingern am Lenkrad steuert er den Lastzug auf die Straße. Die Leistung des DAF 2600 kann ohne Weiteres als lebhaft bezeichnet werden. Der Motor nimmt sofort Gas an, und die Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h (kein Geschwindigkeitsbegrenzer) wird sehr schnell erreicht. „Das ist allerdings kein guter Vergleich, um ehrlich zu sein“, meint Roland Slenders. „Der Lkw ist im Moment nur leicht beladen. Zur damaligen Zeit brauchte er mit seinen 230 PS die Konkurrenz allerdings nicht zu fürchten, wenn nicht zu oft Fahrten ins Gebirge unternommen wurden.“ Schließlich kommen wir bei dem Schuppen an, in dem der Lkw aufbewahrt wird. Vater und Sohn stellen sich gern für ein Foto vor ihren DAF 2600 und wirken entsprechend zufrieden und stolz. „Ich erinnere mich, dass ich auf dem Beifahrersitz saß, während mein Vater diesen Lkw fuhr“, meint Roland Slenders. „Heute sind die Rollen vertauscht. Besser geht es nicht, oder?“ ■

Vater und Sohn Slenders: zufrieden und stolz



Richard Zink, Director Marketing & Sales:

„Konnektivität ist die Zukunft.“

Facebook, What's App, Instagram – heute ist jeder „verbunden“. Das Konzept der „Konnektivität“ hat auch Einzug in den Transportsektor gefunden. Obwohl die Idee nicht neu ist, nimmt das Interesse an Flottenmanagementsystemen erst in letzter Zeit stark zu, insbesondere seit die Erzielung der höchstmöglichen Rendite pro Kilometer für die meisten Transportunternehmer zur höchsten Priorität geworden ist. Am deutlichsten zeigt dies die Beliebtheit von DAF Connect.

VON ROB VAN GOOL UND HENK DE LANGE



Laut Richard Zink wird der Wert von DAF Connect nicht hauptsächlich durch seine technischen Funktionalitäten bestimmt. Er ist überzeugt davon, dass hier eine bestimmte Denkweise von Bedeutung ist. „Wie kann ich meine Rendite pro Kilometer steigern?“

Richard Zink, DAF-Vorstandsmitglied und verantwortlich für Marketing & Sales, überrascht es nicht, dass immer mehr seiner Kunden die Option „DAF Connect“ bestellen. „Was ist der wichtigste Aspekt des heutigen Transportgeschäfts? Pünktliche Lieferung zu niedrigstmöglichen Kosten“, fasst er zusammen.

„Mit DAF Connect kann tatsächlich jeder Transportunternehmer seine Flotte mit einem Computer oder Laptop von jedem Ort der Welt aus überwachen. Es kann die Leistung der gesamten Flotte oder von einzelnen Fahrern kontrolliert werden, und es ist möglich, Zeitpläne oder Nutzlasten zu ändern – alles online und in Echtzeit mit DAF Connect. Die Erfahrung hat gezeigt, dass Kunden, die bereits in dieses innovative System investiert haben, etwa 1.300 Euro pro Jahr sparen. Und das pro Lkw, nicht pro Flotte. Stellen Sie sich Ihre Einsparungen vor, wenn Sie eine Flotte von Dutzenden oder sogar Hunderten von Lkw haben.“

Schnelle Entwicklung

DAF Connect durchläuft gerade eine Phase der schnellen Entwicklung. Während detaillierte Berichte zum Kraftstoffverbrauch und zur Flottenauslastung bereits Standardfunktionen im Menü sind, kann der Transportunternehmer jetzt auch die Ergebnisse des Driver Performance

Assistant auf dem Bildschirm überwachen.

Dieser ist in jeden neuen DAF serienmäßig eingebaut und hilft dem Fahrer, effizienter und sicherer zu fahren. Die Anzahl der Funktionen und Optionen nimmt stetig zu. Zum Beispiel geht jetzt in der Zentrale automatisch ein Signal ein, wenn ein Lkw eine schwerwiegende technische Störung hat. Ein ähnliches Signal wird gesendet, wenn die Tankanzeige innerhalb eines kurzen Zeitraums um mehr als 15 Prozent fällt ... Der richtige Zeitpunkt, den Fahrer anzurufen und ihn zu bitten, zu kontrollieren, ob jemand Diesel aus dem Tank absaugt.

Verbesserung der Betriebszeit

Laut Richard Zink wird der Wert von DAF Connect nicht hauptsächlich durch seine technischen Funktionalitäten bestimmt. Er ist überzeugt davon, dass hier eine bestimmte Denkweise von Bedeutung ist: „Wie kann ich meine Rendite pro Kilometer steigern? Wie kann ich meine Fahrer dazu veranlassen, wirtschaftlicher zu fahren? Wie kann ich den Einsatz meiner Lkw optimieren? Wie kann ich die Betriebszeit verbessern? Dies ist die Art von Fragen, die DAF Connect beantworten kann, und darin liegt seine größte Stärke, die in Zukunft weiter ausgebaut wird. Transportunternehmer, die sich für den Einsatz von DAF Connect entscheiden,



Flottenmanagementsystem DAF Connect

Das innovative Flottenmanagementsystem DAF Connect versorgt den Transportunternehmer mit aktuellen Informationen zur Leistung seiner Fahrzeuge und Fahrer. Informationen zu Standort, Kraftstoffverbrauch, Kilometerstand, Kapazitätsauslastung und Ausfallzeiten werden auf einem Online-Dashboard angezeigt, das an die individuellen Anforderungen angepasst werden kann. Das benutzerfreundliche Dashboard kann auch für die Anforderung von Kraftstoffverbrauchsberichten genutzt werden. DAF Connect ermöglicht den Vergleich von aktuellen Informationen zu Fahrzeugen und Fahrern. Die „Live Fleet“-Funktion bietet dem Flottenmanager eine breite Auswahl von Informationen zum Standort der Fahrzeuge, zu den Routen und zu den Fahrzeiten, die sie dann selbst programmieren können.

sind definitiv gut für die Zukunft gerüstet.

Es wird nicht mehr lange dauern, bis die DAF-Partner automatisch Kontakt mit den Kunden aufnehmen, um einen Termin für die vorbeugende Wartung zu vereinbaren. Der DAF International Truck Service wird DAF Connect nutzen, um ein noch höheres Serviceleistungsniveau anbieten zu können. Eine „Win-win-Situation!“. Maximale Fahrzeugverfügbarkeit, niedrigere Betriebskosten und optimale Logistikeffizienz – die Vorteile von DAF Connect sind offensichtlich. „Sie möchten die Effizienz verbessern? Dann müssen Sie sich für DAF und DAF Connect entscheiden“, so Richard Zink. „Wir bieten auch Lösungen für gemischte Flotten. Durch die spezielle und offene Plattform ist DAF Connect dafür perfekt geeignet. Ich wüsste, wofür ich mich entscheiden würde, wenn ich Transportunternehmer wäre!“ ■



Vonk & Co: „Immer mehr Optionen“

Die niederländische Firma Vonk & Co ist seit der Einführung von DAF Connect dabei. „Für uns ist es ein wichtiges Instrument zur Verbesserung der Effizienz unseres Unternehmens“, so Flottenmanager John van Hattem. „Es ist äußerst benutzerfreundlich, und es werden immer mehr Optionen angeboten.“

Vonk & Co ist ein internationales Transportunternehmen, dessen Hauptsitz sich in der niederländischen Stadt Tiel befindet. Die Firma ist auf den Transport von Haushaltsgeräten spezialisiert. Die Waren werden zunächst von Deutschland, Österreich und Italien in das Zentrallager des Unternehmens transportiert. Von dort werden sie an Einzelhändler und Verbraucher verteilt.

„DAF Connect ist in unseren XFs und LFs installiert“, erklärt John van Hattem. „Je mehr Kilometer wir zurücklegen, desto mehr Daten empfangen wir. Dadurch werden der Vergleich und die Analyse vereinfacht. Warum verbraucht ein Lkw mehr Kraftstoff als ein anderer? Hängt das mit verschiedenen Routen oder Fahrern zusammen oder mit verschiedenen Leerlaufzeiten? DAF Connect liefert uns die Antworten auf diese Fragen. Dadurch konnten wir bereits Kosten sparen.“



Weitere Informationen zu DAF Connect finden Sie unter: www.daf.com/inaction

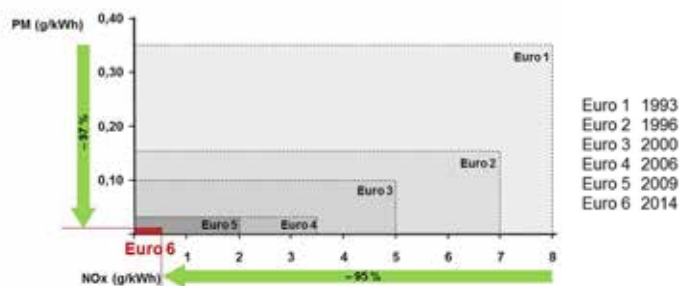
Der Dieselpartikelfilter muss ausgetauscht werden? Dann entscheiden Sie sich für einen aufbereiteten DAF-Filter!

Buchstäblich so gut wie neu

Die Einführung der Euro 6-Fahrzeugbaureihe von DAF hat erneut deutlich gezeigt, welche Fortschritte hinsichtlich der Emissionen innerhalb einer sehr kurzen Zeitspanne gemacht worden sind. Zum Beispiel stößt ein moderner Euro 6-Lkw 97 % weniger Partikel als ein Euro 1-Lkw von 1993 aus.



Emission regulations



Die enorme Reduzierung der Emissionen (siehe den winzigen roten Block im obigen Diagramm) ist zum großen Teil dem in jedem Euro-6-DAF eingebauten Dieselpartikelfilter zu verdanken.

Rückstände

Der Filter verhindert, dass die während des Verbrennungsprozesses entstehenden Rußpartikel in die Luft gelangen. Durch eine regelmäßige und vollautomatische „Regenerierung“ wird sichergestellt, dass der Filter nicht verstopft. Das mag kompliziert klingen, bedeutet aber, dass die Partikel im Filter verbrannt werden und nur Asche zurückbleibt. Der gesamte Prozess findet während der Fahrt statt. Der Fahrer bemerkt davon nichts.

Ungeplante Ausfallzeiten

Nach einem bestimmten Zeitraum (und Hunderttausenden von Kilometern) enthält der Filter so viel Asche, dass er

ausgetauscht werden muss. Ein voller Filter kann sich ungünstig auf die Fahrzeugleistung auswirken. Im ungünstigsten Fall kann es sogar zu ungeplanten Ausfallzeiten kommen. Das muss verhindert werden.

Aufbereitete Filter

Wenn ein Dieselpartikelfilter ausgetauscht werden muss, entscheiden sich 99 Prozent aller Transportunternehmer für den Einbau eines aufbereiteten Filters. Ein aufbereiteter DAF-Filter ist buchstäblich so gut wie neu, kostet aber wesentlich weniger als ein neuer. DAF geht beim Aufbereitungsprozess sehr gewissenhaft vor: Der Filter wird sorgfältig untersucht, geprüft und anschließend anhand eines Stufenplans validiert. Aufbereitete DAF-Filter sind immer „normalen“ gereinigten Filtern vorzuziehen, da nicht bekannt ist, wie

gründlich der Reinigungsprozess durchgeführt worden ist.

Wann?

Da der Austausch des DAF-Dieselpartikelfilters im Rahmen der regelmäßigen Wartung erfolgt, ist kein separater Werkstattbesuch erforderlich. Wann genau ein Filter ausgetauscht werden muss, hängt von der Nutzung und vom Typ des Motors ab (siehe Diagramm). Wenn Sie weitere Informationen benötigen, können Sie sich jederzeit an Ihren DAF-Partner wenden. ■

	MX Engine	PX Engine
1	3 years max. 200.000 km	5 years
2	3 years max. 500.000 km	5 years
3	max. 500.000 km	5 years

PACCARWORLD



PACCAR Innovation Center im Silicon Valley

PACCAR hat vor Kurzem sein „PACCAR Innovation Center“ direkt im Herzen des Silicon Valley eröffnet, und zwar in Sunnyvale, Kalifornien. Das Center koordiniert alle Produktentwicklungsaktivitäten der „nächsten Generation“ und erforscht neue Technologien wie autonome Fahrzeuge, Lkw-Platooning, Lkw-Konnektivität und Elektrifizierung des Antriebsstrangs. Das Center verfügt über modernste Forschungseinrichtungen und Workstations. „Der Standort im Silicon Valley wurde bewusst gewählt“, erläutert Darrin Siver, Senior Vice President von PACCAR. „Es ist der perfekte Standort, von dem aus wir Beziehungen zu anderen Technologieunternehmen aufbauen können.“ ■

„Limited Edition“-Kultfahrzeug

Anlässlich des 150-jährigen Jubiläums der kanadischen Konföderation ist vor Kurzem eine limitierte Auflage des Kultmodells Peterbilt 398 auf den Markt gebracht worden. Durch die damit verbundene Überarbeitung wirkt der Lkw noch eindrucksvoller. So ist z.B. ist der Chrom-Kühlergrill vom Peterbilt 351 aus den 1950-er-Jahren inspiriert. Das spezielle „Canada 150“-Logo ist auf den aufrechten Auspuffrohren, der Chromstoßstange und den Ledersitzen sichtbar. Dieser außergewöhnliche Lkw ist zudem mit speziellen Chromakzenten versehen (darunter auch an der Sonnenblende), während die Fußplatte, die Tanks und die Kotflügel hochglanzpoliert sind. Den letzten Schliff erhält der Lkw durch die exklusive rote Farbe verliehen, die natürlich die Bezeichnung „Legendary Canadian“ trägt. ■



Leistungsorientiert: Michael Shank Racing beeindruckt mit Kenworth T680-Lkw

In der Welt des Automobilrennsports dreht sich alles um Präzision und Zuverlässigkeit. Für Michael Shank Racing gilt dies nicht nur für die beiden Acura NSX GT3-Rennwagen, sondern auch für die beiden Kenworth T680, die für den Transport der Wagen zu den Rennstrecken in den USA verwendet werden.



„Das wichtigste Kriterium bei unserer Suche nach neuen Lkw waren Sicherheit und Zuverlässigkeit“, erläutert Teamegner Michael Shank. „Außerdem wollte ich einen Lkw mit einem aerodynamischen Erscheinungsbild. Wir werden von Sponsoren und einem Fahrzeughersteller unterstützt, die hohe Maßstäbe für unsere Organisation, für unser Image und für unsere Professionalität setzen. Der T680 verstärkt dieses Image. Er bietet die von uns geforderte Leistung und ein entsprechendes Erscheinungsbild. Zudem bietet der T680 eine sehr komfortable Arbeitsumgebung für unsere Fahrer, die oft im Fahrerhaus schlafen müssen.“ ■

Hyperloop-Transport

Luftfracht im Vakuum

Mit der Hyperloop sollen Fahrgäste oder Frachtgut mit Geschwindigkeiten von bis zu 1.000 km/h in einer Röhre transportiert werden. Die Idee von Elon Musk beinhaltet ein Transport-Shuttle, das in einer Umgebung betrieben wird, in der nahezu ein Vakuum herrscht. Von Amsterdam nach Berlin in 60 Minuten: ermöglicht durch niederländische Fachkompetenz.

VON **BERT ROOZENDAAL**

Da kein Luftwiderstand überwunden werden muss, ist dieses System energieeffizient und für Geschwindigkeiten von bis zu 1.000 km/h geeignet. Elon Musk hat nicht die Absicht, die Hyperloop selbst zu entwickeln. Aus diesem Grund hat er einen Wettbewerb ausgeschrieben, in dessen Rahmen das am besten geeignete Konzept gefunden werden soll: die Hyperloop Pod Competition (HPC). Der Siegerentwurf wurde von Studenten der Technischen Universität Delft (Niederlande) eingereicht. Dieser Entwurf weicht erheblich von Elon Musks ursprünglicher Idee ab. Er hatte sich ein System vorgestellt, in dem Shuttles von Druckluftkompressoren angetrieben werden. Die Studenten in Delft schlugen dagegen ein Magnetschwebbahnsystem mit einem Linearinduktionsmotor vor. Die Hyperloop ist zwar noch nicht serienreif,

aber das Prinzip hat sich als praktikabel erwiesen und bietet enormes Potenzial für den Transportsektor.

Keinen Anklang gefunden

Die Idee des elektromagnetischen Vortriebs ist nicht neu, so futuristisch sie auch klingen mag. Viele werden sich an die Magnetschwebbahn von Siemens erinnern. In den Niederlanden zog 1973 ein ähnliches Projekt erhebliches Interesse auf sich, an dem DAF ebenfalls beteiligt war. Mit Ausnahme einer 26 Kilometer langen Eisenbahnstrecke in Shanghai hat das Konzept jedoch nie wirklich Anklang gefunden. Die größten Probleme sind die hohen Wartungskosten im Verhältnis zur eingesparten Zeit, der Geräuschfaktor und die relativ geringfügigen energetischen Vorteile.

Nahezu Vakuum

Was die Idee der TU Delft, die Magnetschwebbahn in einem nahezu vollständigen Vakuum unterzubringen, so verlockend macht, ist, dass alle drei der vorgenannten Probleme auf einen Schlag gelöst werden können. Zudem wird der Verschleiß minimiert, da die Kapsel nicht der Witterung ausgesetzt ist. Der Luftwiderstand ist fast null, d. h. der Energieverbrauch beträgt nur ein Zehntel des Energieverbrauchs eines herkömmlichen Zuges. Und durch die Röhre kann auch der Geräuschpegel erheblich verringert werden. Ein perfektes Vakuum wäre natürlich noch besser, was aber aus technischen Gründen wesentlich schwerer zu verwirklichen ist. Die Anlage wäre dann auch empfindlicher und wegen der Energieanforderungen außerdem wesentlich teurer.



Bei der Delft Hyperloop kommt eine Kapsel mit geringem Gewicht zum Einsatz, die auf vier Kufen über einer Aluminiumplatte schwebt.

Auf einer eine Meile (etwa 1,6 km) langen Teststrecke hat das Shuttle der TU Delft eine Geschwindigkeit von 94 km/h erreicht. Das mag nicht nach viel klingen, stellt aber einen der ersten jemals durchgeführten Testläufe dar, bei dem Magnetschwebetechnik in Kombination mit einem Vakuum verwendet worden ist.

Die TU Delft ging nicht wegen der erreichten Geschwindigkeiten als Sieger aus der Hyperloop Pod Competition hervor, sondern wegen des Gesamtkonzepts.

Kapsel mit geringem Gewicht

Bei der Delft Hyperloop kommt eine Kapsel mit geringem Gewicht zum Einsatz, die auf vier Kufen über einer Aluminiumplatte schwebt. Das von den Studenten konzeptionierte Shuttle wird durch eine in der Mitte befindliche Führungsschiene auf Kurs gehalten. Sowohl der Schwebezustand als auch die Stabilität des Shuttles werden durch extrem starke Neodym-Dauermagnete bewirkt. An den Seiten angebrachte Magnete verhindern den Kontakt mit der Führungsschiene. Die in den Kufen befindlichen Magnete sorgen für den Schwebezustand und den Vortrieb. Die Röhre und das Shuttle bilden zusammen einen Linearmotor, der die gleiche Länge wie die Strecke hat. Wenn keine Elektroenergie anliegt, passiert nichts – die Kapsel verbleibt auf ihren Kufen. Wenn die Aluminiumplatte jedoch elektromagnetische Spulen enthält und diese aktiviert werden, stoßen sich die Magnetfelder in der Kapsel und der Schiene gegenseitig ab, sodass das Shuttle in einen Schwebezustand versetzt wird. Der Vortrieb wird durch eine intelligente Elektronik erzeugt, die die Elektromagnete so ein- und ausschaltet, dass das Shuttle von seinen eigenen Dauermagneten kontinuierlich vorwärtsbewegt wird. Da fast keine Reibung vorhanden ist, wird zur Erzielung hoher Geschwindigkeiten nur wenig Energie benötigt. Dadurch entstehen enorme Möglichkeiten für die Verbindung von Städten untereinander.



Sie müssen am gleichen Tag in Amsterdam, Paris und Köln an Besprechungen teilnehmen? Kein Problem – alle drei Reisen können in insgesamt drei Stunden unternommen werden! Sie möchten in Hamburg arbeiten, wohnen aber in Berlin? Kinderleicht.

Waren

Elon Musk hatte sein Projekt ursprünglich für die Personenbeförderung vorgesehen. Die Studenten der TU Delft halten aber auch den Transport von Waren für sinnvoll. Das würde sich sogar einfacher verwirklichen lassen: Das Shuttle müsste nicht einmal luftdicht sein. Das Shuttle könnte mit den Zügen im Ärmelkanal-Tunnel verglichen werden, wo die Eisenbahnwagen für die Personenbeförderung hermetisch abgeschlossen, aber die Eisenbahnwagen für den Lkw-Transport offen sind. Ein noch besseres Szenario würde sich ergeben, wenn der Durchmesser der Röhre groß genug wäre, um Luftfrachtcontainer in Standardgröße in Kapseln in der Hyperloop zu transportieren.

Neue Modalität

Das größte Hindernis ist somit nicht die Technologie, sondern die Tatsache, dass die Hyperloop eine neue Modalität darstellt. Wir verfügen bereits über Straßen und Eisenbahnlinien. Für die Hyperloop ist eine komplett neue Infrastruktur erforderlich, die Hochgeschwindigkeitszüge ersetzen und die Belastung unseres Luftraums verringern könnte. Dazu bedarf es aber mutiger Entscheidungen und eines starken politischen Willens. Gemäß den Aussagen des Teams in Delft würde die Installation eines Kilometers Hyperloop nicht mehr kosten als das Verlegen eines Kilometers von Eisenbahnschienen. Gleichzeitig wird für den Betrieb des Systems mindestens zehnmals weniger Energie benötigt. Das Gleiche gilt für die Wartungskosten. Die erreichbaren Geschwindigkeiten könnten etwa dreimal höher liegen. Insbesondere für leichtere Waren stellt die Hyperloop eine ernsthafte Alternative zum Frachttransport dar. ■

THE NEW LF PURE EXCELLENCE

Der beste Verteiler-LKW



Der neue LF verfügt über eine ganze Reihe von Innovationen, die den führenden Verteiler-Lkw auf ein ganz neues Niveau heben. Das fängt schon bei den Verbesserungen des Antriebsstrangs, dem deutlich reduzierten Kraftstoffverbrauch und der noch höheren Nutzlast an. Der neue LF baut auf dem hervorragenden Ruf unserer bewährten Euro-6-Lkw auf und setzt neue Maßstäbe für die Transporteffizienz im Verteilerverkehr. Wenden Sie sich an Ihren DAF-Partner oder besuchen Sie www.daf.com, um mehr zu erfahren.

* Fachzeitschrift aus Großbritannien

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF