

AUSGABE 1 2019

DAF

IN ACTION



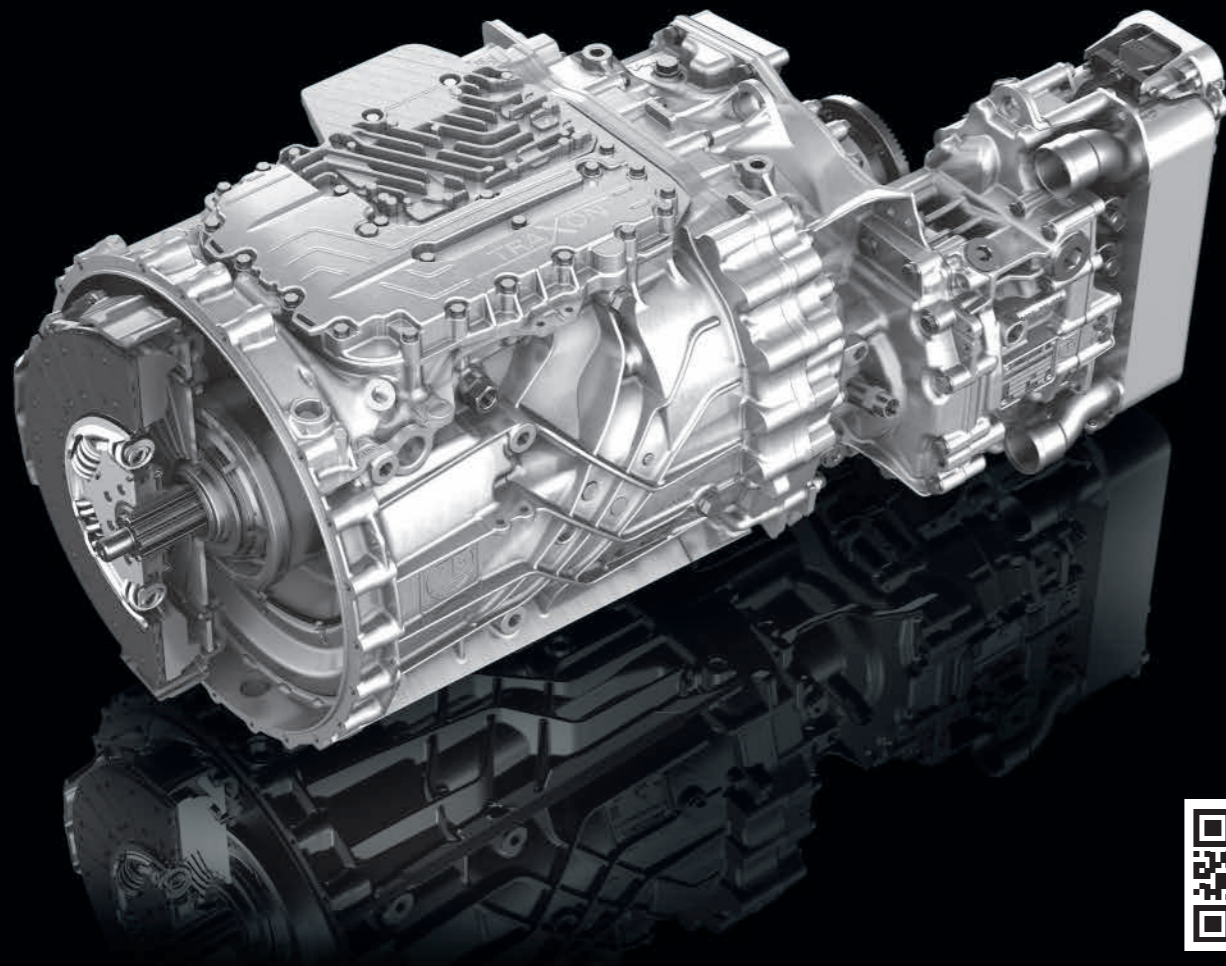
FLAGGE ZEIGEN!

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



DAF: INDIVIDUELL ZUGESCHNITTENE LÖSUNGEN

Es läuft gut für DAF. Wirklich gut. Dank unserer fantastischen Lkw, branchenführenden Dienstleistungen und professionellen DAF-Partner sind wir mittlerweile der zweitgrößte Lkw-Hersteller Europas. In nicht weniger als acht europäischen Ländern dürfen wir uns als Marktführer bezeichnen. In ganz Europa sind wir unangefochtene Nummer 1 in puncto Zugmaschinen.

Aber sind wir damit zufrieden? Ganz ehrlich: nein! Denn wir wollen weiter wachsen. Nicht nur im Bereich der Zugmaschinen, sondern auch bei den Fahrgestellen. Wir führen ein umfassendes Angebot an Achskonfigurationen, effizienten Antriebssträngen und komfortablen Fahrerhäusern. DAF hat für jeden Zweck den optimalen Lkw, beispielsweise auch für das Bauwesen und für kommunale Dienstleistungen.

Gleichzeitig ist uns bewusst, dass sich die Welt um uns herum verändert. Das Klima und die Luftqualität in den Städten sind kritische Themen, für die wir uns alle einsetzen müssen. Deshalb arbeiten wir mit Hochdruck an neuen, umweltfreundlichen Technologien, z. B. an vollelektrischen Lkw für innerstädtische Transporte oder an Hybridfahrzeugen, die im Stadtgebiet emissionsfrei unterwegs sind und außerhalb von Ortschaften von sauberer, effizienter Dieselmotortechnik angetrieben werden. Die ersten Exemplare dieser wegweisenden Lkw werden schon jetzt von einigen Kunden im täglichen Betrieb eingesetzt. Die von uns erfassten Daten fließen in die Spezifikationen der endgültigen Serienmodelle ein, sodass sich diese

leicht an den Anforderungen des Marktes orientieren. Diese Tatsache hat auch die Green-Truck-Jury der Fachmagazine Trucker und VerkehrsRundschau überzeugt und die Zusammenarbeit mit dem deutschen Container-Logistiknetzwerk Contargo mit dem "Green Truck Logistic Solutions Award" ausgezeichnet.

Eines ist jedenfalls klar: In welchem Sektor Sie auch tätig sind, DAF sorgt immer für eine maßgeschneiderte Transportlösung: effizient, sauber und absolut zuverlässig. Heute und in Zukunft.



Harry Wolters
Vorstandsvorsitzender DAF Trucks N.V.

- 4 Erste Feldversuche mit CF Electric und CF Hybrid
- 8 Der doppelte Holländer
- 14 Flagge zeigen!
- 19 DAF-Merchandise
- 20 DAF First Choice ist unsere erste Wahl
- 25 Ein DAF für jeden Zweck
- 26 Die neue Seidenstraße verbindet Nationen
- 30 Neuigkeiten



Beim langsamen Rotieren des Betonmischers hört man es klopfen, schlagen und rattern.



Brian Weatherley vergleicht einen DAF 3300 mit dessen Gegenstück aus dem 21. Jahrhundert.



Mit einer großen Auswahl an Fahrerhäusern, Fahrgestellen, Antrieben und Achskonfigurationen hat DAF für jeden Zweck den richtigen Lkw.



Die Präsentation der DAF Innovationsmodelle CF Electric und CF Hybrid stieß auf großes Interesse.



Die Präsentation der DAF Innovationsmodelle CF Electric und CF Hybrid stieß auf großes Interesse. Mittlerweile werden die ersten Lkw dieser Bauart bei europäischen Kunden in der Praxis auf Herz und Nieren getestet. „Wir investieren viel Arbeit in die Entwicklung neuer, umweltfreundlicher Technologien“, erläutert Ron Borsboom, DAF Vorstandsmitglied und Leiter der Produktentwicklung. „Jetzt erwarten wir, dass sich die Behörden diesem Beispiel anschließen und die Infrastruktur entsprechend ausbauen.“

Für den DAF-Chefingenieur besteht kein Zweifel, dass die Entwicklung von Elektro- und Hybridantrieben mit Hochdruck voranzutreiben ist. Ohne Frage müssen wir alle im Sinne unserer sozialen Verantwortung aktiv dazu beitragen, dass die Klimaprobleme angegangen werden und sich die Luftqualität in den städtischen Regionen verbessert. „Mit dem Rückgang der CO²-Emissionen um 15 Prozent bis 2025 und um weitere 30 Prozent ab 2030 hat die EU der Lkw-Industrie ein höchst anspruchsvolles Ziel gesetzt. In Anbetracht dieser Rahmenbedingungen sind Elektro- und Hybridantriebe schlichtweg unverzichtbar. Es ist zudem angedacht, Herstellern, die zwei Prozent ihrer Lkw-Flotte mit Null-Emissions-Antrieben ausstatten, einen Bonus einzuräumen. Um dies zu erreichen, sind batteriebetriebene Fahrzeuge eigentlich die **einzige Möglichkeit.**“

UNTERNEHMERSTRATEGIE

Nach Ansicht von Borsboom liegt eine weitere Herausforderung darin, dass es kein klares

Konzept für Lkw gibt, die mit solchen erneuerbaren Energien betrieben werden. „Wenn in den Städten ein Dieselfahrverbot für Lkw besteht und die Regierung die Anforderungen an alternative Antriebe je nach den örtlichen Luftqualitäten stellt, ist die Investition in einen Elektro-Lkw die einzig logische Konsequenz. Die Kaufmotivation ist also nicht die Finanzierbarkeit, sondern schlicht die Notwendigkeit, einen Lkw **in der Stadt überhaupt fahren zu dürfen**, wobei der Unternehmer die höheren Anschaffungskosten im Endeffekt durch seine Preisgestaltung an seine Kunden weitergibt, was durchaus legitim ist – schließlich sind Luftqualität und CO₂ ein Problem, das uns alle betrifft.“

VOLLELEKTRISCHER STADTVERKEHR

Der DAF CF Electric wurde in enger Zusammenarbeit mit der VDL Gruppe für den Verteilerverkehr mit bis zu 37 Tonnen im Stadtgebiet entwickelt. Das Fahrzeug hat 100 Kilometer Reichweite und eignet sich daher für großvolumige Transporte im innerstädtischen Verkehr. Die Batterien können dank Schnellladefunktion innerhalb von 30 Minuten auf 80 Prozent geladen werden, während die volle Aufladung **eineinhalb Stunden dauert.**

Borsboom erklärt, warum die Entwicklung des vollelektrischen Lkws eine ziemlich komplexe Aufgabe ist: „Bei der elektrischen Traktion unter schweren Lasten und Tonnagen kommen bestimmte Faktoren ins Spiel, die den Weg zur richtigen Lösung erschweren. Wenn es sich beim Energieträger um eine Batterie handelt, sind Einschränkungen hinsichtlich Volumen, Kosten und Gewicht zu beachten. All diese Bereiche stellen bei Batterien **generell einen Schwachpunkt dar.** Aus diesem Grund gibt es Beschränkungen bei den Abmessungen, der maximalen Transportlast und der Reichweite des Elektro-Lkws. Die gute Nachricht: Verteiler-Lkw, wie sie beispielsweise von Supermärkten eingesetzt werden, haben meist ein gut vorhersehbares Nutzungsprofil. Diese Fahrzeuge bewegen sich in einem

Luftqualität und CO₂ sind Themen, die uns alle betreffen.



FELDVERSUCHE MIT CF ELECTRIC UND CF HYBRID HABEN BEGONNEN



Der DAF CF Electric wurde in enger Zusammenarbeit mit VDL für den Verteilerverkehr mit bis zu 37 Tonnen im Stadtgebiet entwickelt.

begrenzten Umkreis und einem recht genau festgelegten Einsatzbereich und sind also von der geringeren Reichweite weniger beeinträchtigt. Sie fahren regelmäßig in die Stadt hinein, sind nicht auf besonders große Distanzen angewiesen und relativ einfach aufzuladen, beispielsweise beim Be- und Entladen.“

HYBRIDFAHRZEUGE FÜR MEHR FLEXIBILITÄT

In der Vision von DAF könnten Hybrid-Lkw eine praktikable Lösung für Spediteure werden, die auf Flexibilität und Reichweite angewiesen sind, gleichzeitig aber auch Lieferfahrten im Stadtgebiet durchführen. Borsboom erläutert: „Geofencing wäre eine Möglichkeit, den Lkw im Stadtgebiet vollelektrisch fahren zu lassen, um

außerhalb der Stadtgrenzen auf den herkömmlichen, aber hocheffizienten und sauberen Dieselmotor umzuschalten.

Die Dieselmotor-Technologie ist derzeit

nach wie vor die einzige Option für Langstreckentransporte. Neue Kraftstoffgenerationen **zeichnen ein besseres Bild für die Zukunft** des Dieselmotors, besonders wenn man die gesamte Wirkungskette von der Förderung bis zur Nutzung im Fahrzeug betrachtet.“

INFRASTRUKTUR

Der Leiter für Produktentwicklung bei DAF vermeidet angesichts der Feldversuche verfrüht von einer Serienproduktion von CF Electric, CF Hybrid und bald auch LF Electric zu sprechen: „Die Entscheidung hängt von mehreren Faktoren ab: Gesetzgebung, weitere Entwicklung des Geschäftsszenarios und Infrastruktur der Lademöglichkeiten. Wir dürfen nicht vergessen, dass die einzige **flächendeckende öffentliche Infrastruktur zur Betankung** in Europa derzeit auf fossile Brennstoffe ausgelegt ist, nicht aber auf elektrische Ladestationen. Auch die Kapazität spielt eine wichtige Rolle, denn für einen Lkw wird bei entsprechender Reichweite erheblich mehr Kilowattleistung benötigt als für einen Pkw. In unserer Branche investieren wir viel Engagement in die Entwicklung neuer, **umweltfreundlicher Technologien**. Jetzt erwarten wir, dass sich die Behörden diesem Beispiel anschließen und die Infrastruktur entsprechend ausbauen. Andernfalls sieht es irgendwann so aus, dass wir zwar zahlreiche Elektro- oder Hybrid-Lkw haben, aber nicht genügend Ladestationen. Und dann können die EU-Anforderungen an die Senkung des CO₂-Ausstoßes nicht eingehalten werden.“

Die Aerodynamik ist ein Bereich, durch den sich der Schadstoffausstoß noch erheblich verringern lässt.

Keine Standardlösung



Die wichtigste Motivation für die Investition in einen Elektro-Lkw ist dass das Befahren der Innenstädte jederzeit möglich ist.

Text: Brian Weatherley

DER DOPPELTE HOLLÄNDER

Der britische Lkw-Journalist Brian Weatherley vergleicht einen historischen DAF 3300 mit dessen Gegenstück aus dem 21. Jahrhundert, dem neuen XF. Hält die Nostalgie, was sie einst versprach?





Alles begann mit einem Telefonanruf. „Wir geben einigen Journalisten die Möglichkeit, einen klassischen DAF 3300 Space Cab in Schottland zu fahren und ihn mit einem neuen XF 530 Super Space Cab zu vergleichen. **Wären Sie auch gern dabei?**“ Meine Erfahrungen mit DAF reichen weit zurück. Der erste Lkw, den ich je fuhr, war ein DAF 2500 auf einer Teststrecke – noch bevor ich meinen Lkw-Führerschein machte. Nach zwei Runden hatte ich meine neue Leidenschaft gefunden. Als ich dann 1986 meine Lkw-Führerscheinprüfung bestand, war meine erste richtige Sattelzugmaschine ein wunderschöner, schwarz

„Nach zwei Runden hatte ich meine neue Leidenschaft gefunden.“

lackierter DAF 2800, ein Vorführwagen. Von Beginn an fand ich immer, dass DAF „freundliche“ Lkw baut. 30 Jahre später empfinde ich das noch genauso. Also freute ich mich darauf, die schöne Vergangenheit mit einem klassischen 3300er mit seinem 330 PS starken ATI-Motor und dem unverwechselbaren Space Cab wieder aufleben zu lassen. Aber würde der **verklärte Glanz der Vergangenheit** dabei entzaubert werden?

„Eine Sache noch“, hieß es am Telefon. „Wir drehen einen Film über die Veranstaltung und möchten, dass Sie ihn

anmoderieren.“ Und was sollte ich sagen? „Erzählen Sie einfach etwas über die Geschichte des 3300 und den neuen XF und ihre Gemeinsamkeiten.“ Na ja, beides sind gute Beispiele dafür, wie DAF die Wünsche und Anregungen von Fahrern und Unternehmern in die Produktion einfließen lässt. Also absolvierte ich meine Moderation vor den beiden Zugmaschinen, bevor ich unterwegs im 3300 einige Anmerkungen beisteuerte.

Wie sehr unterscheidet sich nun also der DAF 3300 vom neuen XF? Tatsächlich **liegen Welten dazwischen**, aber das überrascht ja auch nicht. Im neuen XF stecken dreißig Jahre laufende Produktverbesserungen. Er ist der beste XF in der Geschichte von DAF. Umweltfreundlich, leise, leistungsstark, schlicht, komfortabel, geräumig, ruhig... eben so, wie ein Schwerlastfahrzeug im 21. Jahrhundert sein sollte. Aber wurde nicht ganz Ähnliches gesagt, als der 3300 im Jahre 1982 vorgestellt wurde und zwei Jahre später das wegweisende Space Cab und die ATI-Motoren aus Eindhoven kamen?

Der neue XF zeigt, wie weit sich die Technik in 37-Jahren entwickelt hat. Wenn Sie sich in ein Super Space Cab mit der Luxusausstattung „Exclusive Line“ setzen, dann bleiben keine Wünsche offen. Das Armaturenbrett und die ergonomische Anordnung der Bedienelemente sorgen für perfekte Platzaufteilung, während der 530 PS starke DAF Motor MX-13 und das 12-Gang-TraXon-

„In der Praxis funktioniert das... einigermaßen.“



NEUES LEBEN FÜR EINEN OLDTIMER

Neun Monate lang wurde dem alten 3300 Space Cab beim schottischen Hauptpartner Lothian DAF und David Philp Commercials neues Leben eingehaucht. Ein tolles Ergebnis, auch die Lackierung ist sehr gut gelungen. Nur 94.000 km stehen hier auf dem Tacho, und das Fahrzeug präsentiert sich makellos!





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 Lenkachsenreifen und FUELMAX D Antriebsachsenreifen bis zu 6% bzw. 10% weniger Rollwiderstand aufweisen, als die Vorgängerserie Goodyear Marathon LHS II+ und LHD II+.



MADE TO FEEL GOOD.



DER DOPPELTE HOLLÄNDER

Automatikgetriebe auch bei 44 Tonnen für mühelose Fahrt sorgen – auch auf den anspruchsvollsten schottischen Landstraßen.

So weit, so gut. **Aber was gibt es nun zum 3300 zu sagen?** Von vornherein war klar, dass er nicht gewinnen konnte. Wer in das Space Cab des alten Modells klettert, sieht sich in eine Welt zurückversetzt, in der das Thema Fahrerkomfort beim Lkw-Bau noch in den Kinderschuhen steckte. Ich lasse mich in den Sitz mit der auffällig kurzen Rückenlehne nieder und greife nach dem Hebel für die Lenksäulenverstellung – **der natürlich fehlt!** Damals musste sich der Fahrer an den Lkw anpassen, heute ist das umgekehrt. Ziemlich umständlich auch der große Abstand zu den klobigen Schiebereglern für Heizung und Lüftung, die im flachen, pragmatischen Armaturenbrett untergebracht sind. Gerade mit dem festen Sicherheitsgurt ohne Aufrollvorrichtung ist das keine leichte Aufgabe! Und die altmodische Feststellbremse auf der Tunnelmatte... **von Ergonomie keine Spur.**

Keine Spur von Ergonomie?

Auch überrascht es mich, wie kahl das Space Cab ist. Klar, Platz ist hier genug, aber abgesehen von ein paar offenen Regalen an der Vorderwand gibt es kaum geschlossenen Stauraum und schon gar keine Außenstauflächen. Im Vergleich zum neuen XF wird deutlich, warum DAF in puncto Raumausnutzung im Segment der schweren Baureihen immer wieder Maßstäbe setzt.

Der Tempomat steckt beim 3300 im rechten Fuß des Fahrers. Sekundäre Verzögerung erfolgt über eine mit der Ferse betätigte Auspuffbremse, die ein einfaches Drosselventil im Auspuffrohr betätigt. Damit die funktioniert, muss man den 11,6-Liter-Motor in den gelben Bereich des mittig eingelassenen Drehzahlmessers katapultieren.

In der Praxis funktioniert das... einigermaßen. Aber eine MX-Motorbremse ist das nicht!

Es ist schon einige Zeit her, dass ich bei einem Lkw den linken Fuß einsetzen musste. Zum Glück ist es beim 16-Gang-Ecosplit-Getriebe von ZF wie beim Fahrradfahren – **man verlernt es nie.** Aber anders als beim zweipedaligen TraXon des neuen XF ist der Gangwechsel beim 3300 reine Handarbeit.

Nach zwei Stunden Hoch- und Herunterschalten mit dem langen Schalthebel ist das auch deutlich zu spüren. Ein himmelweiter Unterschied zum neuen XF, bei dem die Fahrt körperlich viel weniger anspruchsvoll ist und es mehr darum geht, die programmierten Abfolgen zu überwachen. Das sorgt natürlich für mehr Entspannung und lässt den Fahrer weniger rasch ermüden.

Was beim 3300 ganz sicher niemandem entgeht, ist **der Lärm.** Beim neuen XF Super Space Cab ist der 530 PS starke MX-13-Motor selbst unter schwerer Last kaum hörbar. Drückt man beim 3300 aufs Gas, so dröhnt der ATI-Motor in den Ohren. Auch die Lenkung des 3300 (nicht schlecht, aber auch nicht herausragend) und das generelle Fahrgefühl sind nicht mehr mit dem heutigen Standard vergleichbar, aber ganz ehrlich: Eine leicht beladene Sattelzugmaschine mit Stahlfedern hat sich schon immer „**lebhaft**“ verhalten.

Vermisse ich die gute alte Zeit auch nach knapp drei Stunden Fahrt mit dem 3300 Space Cab? Unglaublich, wie weit entwickelt uns die Industrie 1982 bei der Einführung des 3300 erschien. **Ist das nach wie vor ein freundlicher Lkw?** Für Gelegenheitsfahrten mit einem Oldtimer auf jeden Fall, und Spaß macht es auch. Für Nostalgie ist im Lkw-Bereich definitiv Platz, aber wenn ich zwischen einem 3300 und einem neuen XF wählen darf, entscheide ich mich – bitte nicht übel nehmen, lieber 3300 – in jedem Fall für den Fortschritt! ■



PERFEKTES GRAU

Die Farbenlehre bei Thomas Beton ist eine ganz eigene. Das gilt auch für die Wahl und die Gestaltung der neuen Fahrmaschine. Es klappert, knallt und rasselt, während sich die Mischtrommel langsam dreht. Dabei tauchen in gleichmäßigem Abstand immer wieder die Farben Blau, Grau und Schwarz auf. Sie werden auf der Trommel von einem kräftigen Rot zusammengehalten, das auch das Fahrerhaus des DAF CF Mixer Construction dominiert. Auf einmal wird der Motor lauter, die Drehzahl steigt, die Trommel dreht sich schneller und lässt die Farben verschwimmen. Nur das Rot bleibt ein fester Blickpunkt. Ein „Klack“ und der Beton fließt aus der Schurre in die mobile Großmastpumpe. Von hier geht es für den Baustoff in den fünften Stock eines Gebäudes im Rohbau auf dem Gelände des Seefischmarktes in Kiel. Nach ein paar Minuten sind die 8,5 Kubikmeter Beton im Gebäude verschwunden. Die Trommel dreht sich wieder langsamer und die drei Farben, die mit dem Rot zur Corporate Identity von Thomas Beton gehören, werden wieder einzeln erkennbar. „Rot steht bei uns für das Herzblut, mit dem alle Mitarbeiter dabei sind, um gute Produkte in hoher Qualität für unsere Kunden zu produzieren und zu liefern. Es verbindet das Blau, Grau und Schwarz. Die Anordnung der Farben stellt den Mischprozess dar“, erklärt B. Rainer Brings, Geschäftsführer der Thomas Beton in Deutschland.

Early Bird

Das Morgenlicht taucht das Kieler Betonwerk in eine besondere Stimmung – ein weiterer Arbeitstag hinterm Steuer beginnt.



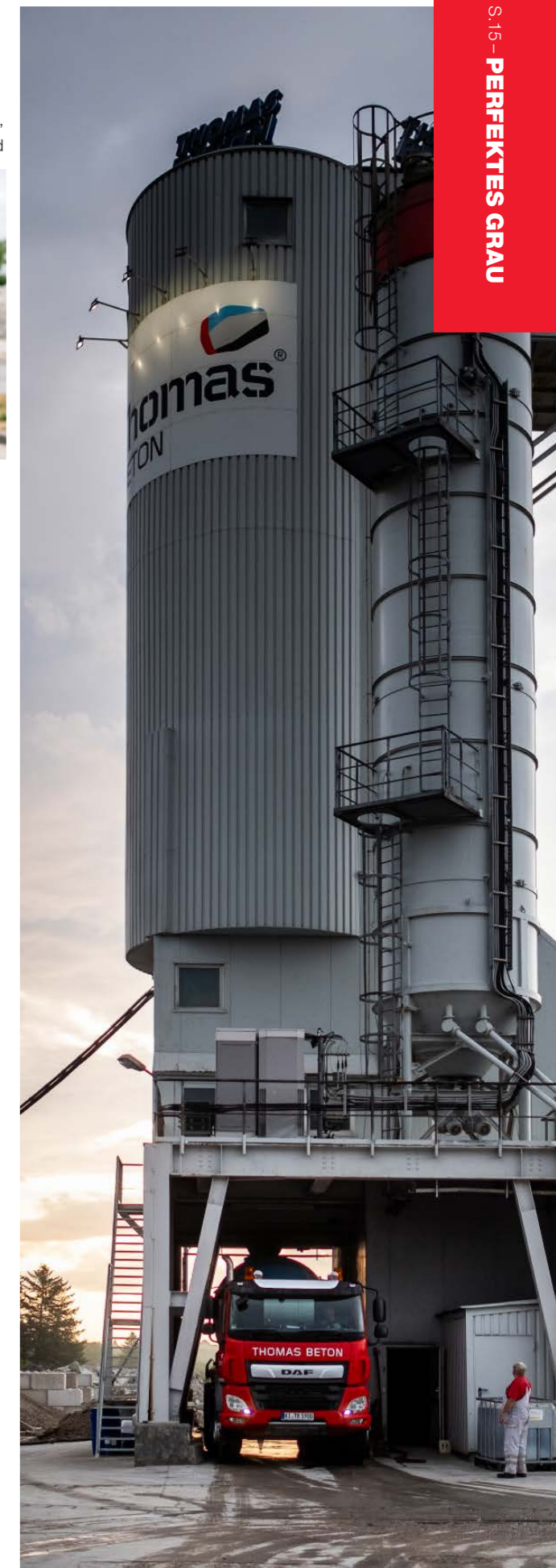
B. Rainer Brings,
Geschäftsführer Thomas Beton in Deutschland



„Rot steht bei uns für das Herzblut, mit dem alle Mitarbeiter dabei sind, um gute Produkte in hoher Qualität für unsere Kunden zu produzieren und zu liefern. Es verbindet das Blau, Grau und Schwarz. Die Anordnung der Farben stellt den Mischprozess dar“.

Schwarz steht in der Farbenlehre bei Thomas Beton für die diversen Zuschlagstoffe in den Produkten. Mitarbeiter aus den Forschungs und Entwicklungsabteilungen sind ständig dabei, für jeden Kunden die perfekte Rezeptur aus über 2000 Rezepten auszuwählen. Sie entwickeln darüber hinaus weitere Mischungen, um den Anforderungen des Bauwerks und denen der Kunden gerecht zu werden. **Grau** steht für das fertige Produkt, den Beton und die vielfältigen Sonderprodukte, welche das Unternehmen in jeder denkbaren Variante produzieren kann. Thomas Beton berät hierbei seine Kunden ganz individuell.

Dem Blau kommen ganz besondere Eigenschaften zu. Es steht nicht nur für die Reinheit und Klarheit des Wassers. „Blau bedeutet bei uns auch Nachhaltigkeit. Das beginnt bei der Zusammensetzung unserer Produkte und geht bis hin zur Auswahl der Fahrzeuge unseres Fuhrparks“, erläutert Brings. Bei den Beton-Rezepten achtet das Unternehmen immer darauf, möglichst nachhaltig zu mischen. „Wir beschäftigen uns stetig mit alternativen Bindemitteln, da bei der Zementproduktion im Zementwerk die höchste CO₂ Emission auftritt“, sagt Brings. **Um möglichst CO₂-neutral zu sein**, kann Thomas Beton gleich an mehreren Schrauben drehen. So forscht das Unternehmen in den USA daran, CO₂ in den Beton einzumischen und daraus zusätzliche Festigkeiten zu generieren. Zudem nimmt Beton im Laufe seines Lebenszyklus etwa 20 Prozent des CO₂ aus der Umwelt wieder auf, welches bei der Produktion frei wurde. Gleichzeitig recycelt das Unternehmen den alten Baustoff. Der Bruch lässt sich bei der Herstellung von neuem Beton kontrolliert als Gesteinskörnung wiederverwenden oder dient als Tragschicht im Straßenbau.



→ PERFEKTES GRAU

Zur Nachhaltigkeit tragen auch die neuen DAF CF Mixer Construction bei. Sie entsprechen ganz den Vorstellungen des Unternehmens. Denn es hat sich im Laufe des vergangenen Jahres herausgestellt, dass die DAF gerade im Stadtverkehr im Vergleich zu anderen Marken fast zehn Liter weniger Diesel verbrauchen. Hinzu kommt das leichtere Leergewicht. „Wir können mit den DAF **8,5 Kubikmeter Beton laden**. Mit unseren anderen Fahrzeugen liegen wir nur zwischen sieben und acht Kubikmeter“, resümiert Dirk Nickelsen, Leiter Fuhrpark bei Thomas Beton. Damit verringert Thomas Beton auch die Zahl der Touren, was sich auf die CO₂-Bilanz auswirkt.

Gleichzeitig erzielen die neuen DAF noch einen anderen Zweck. Die aerodynamische Anordnung der Instrumente und der komfortable Arbeitsplatz erhöhen die Motivation von Fahrern wie Thomas Weber. „Ich arbeite hier in einem großen zuverlässigen Team von 97 Berufskraftfahrern und habe die Gelegenheit, mit einem neuen, komfortablen Betonmischer von DAF unterwegs zu sein“, sagt Weber und ergänzt: „**Im DAF gibt es kein Ruckeln oder Haken. Er fährt sich wunderbar ruhig.**“

Dabei kam Thomas Beton eher zufällig zur neuen Lkw-Marke. „Wir haben uns vor gut einem Jahr vom DAF-Händler Fricke Nutzfahrzeuge aus Neumünster überzeugen lassen, einen DAF zu testen und sind noch immer so positiv überrascht, dass wir bereits Gespräche über weitere Fahrzeuge aufgenommen haben“, sagt Nickelsen. Erst in diesem Sommer kamen zwei DAF CF 410 FAD 8x4 Mixer Construction hinzu. Hinter dieser Bezeichnung verbirgt sich ein DAF Fahrgestell mit einem Nahverkehrsfahrerhaus und einem 410 PS starken MX-11-Motor.



„Wir können mit den DAF 8,5 Kubikmeter Beton laden. Mit unseren anderen Fahrzeugen liegen wir nur zwischen sieben und acht Kubikmeter.“

Dirk Nickelsen,
Leiter Fuhrpark
bei Thomas Beton



WERK-STOFF

Ist der Beton in den fünften Stock befördert, reinigt Fahrer Thomas Weber die Trommel und fährt zurück ins Betonwerk.

Das automatisierte 12-Gang-Traxon-Getriebe sorgt für ein **sanftes Schalten**. „Wenn sich die ersten Eindrücke der neuen Lkw bestätigen, besteht die Möglichkeit, dass DAF eine der anderen Marken aus dem Fuhrpark verdrängt“, analysiert Fuhrparkleiter Nickelsen. Auch die Zusammenarbeit mit dem Aufbauersteller Putzmeister läuft reibungslos. Er setzt die Trommel in den Farben von Thomas Beton auf das Fahrgestell.

Die Nachhaltigkeit gehört bei Thomas Concrete Group AB mit weiteren Gesellschaften in Schweden, Norwegen, Polen und den USA zu den zentralen Unternehmenszielen. Die schwedische Muttergesellschaft gibt sogar einen Nachhaltigkeitsbericht heraus, indem sie betont, Produkte zu entwickeln, die einen geringeren CO₂-Fußabdruck haben. Das gilt auch für die 26 Werke von Thomas Beton in Deutschland, die sich auf die Bundesländer Schleswig-Holstein, Hamburg, Bremen und Niedersachsen verteilen. Zum Portfolio gehören somit die Produktion und der Vertrieb **hochwertiger Betonsorten** für alle Bereiche der Bauindustrie und des Baugewerbes. Dabei berät das Unternehmen seine Kunden, gibt technische Unterstützung, transportiert und fördert den Beton. Das Ziel ist es, als das „**Beste in der Industrie**“ wahrgenommen zu werden. ■

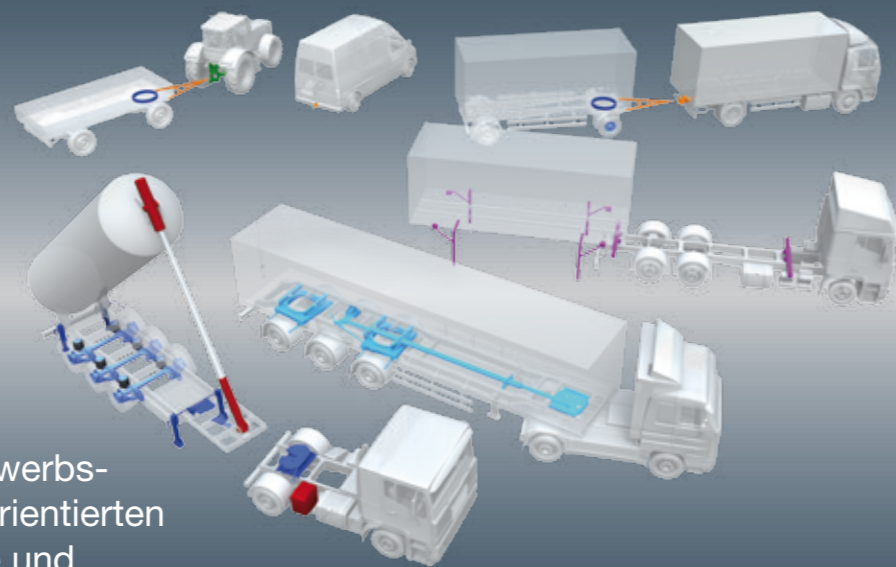


DAF-KOLLEKTION

STILVOLL, PRAKTISCH UND HOCHWERTIG – SO WIE UNSERE LKW

“On all roads across the globe:
JOST keeps us rolling!”

Vertrauen in den Marktführer



Truck- sowie Trailerhersteller vertrauen weltweit in die wettbewerbsfähigen Komponenten, kundenorientierten Lösungen, innovativen Produkte und den globalen Service von JOST – der Nummer 1.

www.jost-world.com



T-SHIRTS für
Damen und Herren



REISETASCHEN
40 Liter und 60 Liter



Metallic-Optik
REGENSCHIRM



DAF-
ZEITMESSER



Fahrrad-HELME



HISTORISCHES PUZZLE
1.000 Teile

XF-PLÜSCHSPIELZEUG



XF-MINIATUR
Maßstab: 50:1

**Für Damen. Für Herren. Für Kinder. Für Sportbegeisterte.
Für die Arbeit. Für den Alltag: die DAF-Kollektion.**

Stilvoll, praktisch und sehr hochwertig – so wie unsere Lkw auch. Das sind die Markenzeichen der DAF-Kollektion, die speziell für DAF entworfen wurde. Sie umfasst ansprechende Kleidung für Damen und Herren (T-Shirts, Mützen, Jacken uvm.), individuelles DAF-Zubehör (Taschen, Sonnenbrillen, Armbanduhren und Schlüsselringe), ebenso attraktive wie robuste Lederwaren und natürlich die Kinderkollektion für die nächste Fahrergeneration (Kleidung, Mützen, Kuscheltiere und Baby-Artikel).

GEBEN SIE IHRE BESTELLUNG UNTER WWW.DAFSHOP.COM AUF ODER FRAGEN SIE IHREN DAF-PARTNER!

DAF First Choice ist unsere erste Wahl...

... sagt Blanka Kazdová, Commercial Director von PolyTrans – transport a logistik s. r. o. aus Prag. Geprüfte Gebrauchtfahrzeuge direkt von PACCAR FINANCIAL CZ s.r.o. passen hervorragend zur Geschäftsstrategie dieses Transportunternehmens.



PolyTrans – transport a logistik s. r. o. wurde 2001 von einem Türken in Deutschland gegründet und konzentriert sich seitdem auf den Transport von Waren zwischen den Balkanstaaten, der Türkei und Westeuropa. Die Flotte umfasst 13 Fahrzeuge und transportiert werden hauptsächlich Textilien und Fahrzeuersatzteile.

Obschon das Unternehmen vor einigen Jahren einen Eigentümerwechsel erlebte, blieben Schwerpunkt und Strategie unverändert. „Von Anfang an hat der Eigentümer hochwertige, geprüfte Gebrauchtfahrzeuge bevorzugt“, erläutert Blanka Kazdová und ergänzt: „Es war damals eine logische Entscheidung unter Berücksichtigung unserer Transportrouten, die durch Bulgarien, Rumänien, die Länder des ehemaligen Jugoslawien oder die Türkei sowie durch weitere Balkanländer führen. Die Qualität der Straßen entsprach nicht dem hier üblichen Standard und der Einsatz neuer Fahrzeuge wäre pure Geldverschwendung. Wir benötigten hochwertige, widerstandsfähige und robuste Fahrzeuge. Dies ist auch der Grund, warum wir uns damals für DAF entschieden haben.“

Jetzt, achtzehn Jahre später, hat sich bestätigt, dass dies die richtige Vision war. Und obwohl sich die Qualität der Straßen auf dem Balkan rasch verbessert, halten wir an unserer Strategie fest. Die DAF-Lkw haben sich unter rauen Bedingungen bewährt, nicht nur in Bezug auf Widerstandsfähigkeit und Zuverlässigkeit. Sie sind überdies sehr beliebt bei unseren Fahrern, die viel Zeit im Fahrerhaus verbracht haben.“

HERVORRAGENDE RAHMENBEDINGUNGEN VON PACCAR FINANCIAL

Dies ist jedoch nicht der einzige Grund, warum PolyTrans – transport a logistik s. r. o. an der bisherigen Strategie festhält. „Ähnlich der schnellen Verbesserung der Infrastrukturqualität im südöstlichen Zipfel Europas ist auch die Servicepalette von PACCAR FINANCIAL CZ s.r.o. gewachsen und deutlich besser geworden. Dieses Unternehmen ist für den Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen in der Tschechischen Republik zuständig. In jeder Hinsicht sind Fortschritte zu erkennen: Von der Auswahl an angebotenen Fahrzeugen über deren technischen Zustand bis hin zu den Finanzierungsbedingungen. Wir haben nun beschlossen, unsere Flotte zu modernisieren und haben fünf DAF XF 460 FT Space Cab

gekauft. Alle Fahrzeuge sind Teil des Programms DAF First Choice. Das bedeutet, dass ihr technischer Zustand geprüft und ihre Garantie um ein Jahr verlängert wurde. Dies ist für uns sehr wichtig.“

Miloslav Beneš, Vertriebsmitarbeiter von PACCAR FINANCIAL CZ s.r.o., führt aus: „DAF First Choice ist bei unseren Kunden sehr beliebt. Diese Fahrzeuge haben eine detaillierte technische Inspektion durchlaufen und stellen eine hervorragende Alternative für Kunden dar, die keinen brandneuen Lkw kaufen möchten. Wir freuen uns, dass PolyTrans – transport a logistik s. r. o., wie andere auch, ihre Flotte mit unseren hochwertigen Fahrzeugen mit Garantie modernisiert haben.“



GROSSES INTERESSE AN GEBRAUCHTFahrZEUGEN

Vielfach besteht das Vorurteil, dass die Beschaffung und der Betrieb von Gebrauchtfahrzeugen darauf hindeuten, dass der Spediteur schwierige Zeiten durchläuft. Genau das Gegenteil kann aber der Fall sein. Es handelt sich nämlich um ein höchst effizientes und beliebtes Wirtschaftsmodell: Allein auf dem tschechischen Markt werden jährlich ca. 800 solcher Fahrzeuge verkauft. Nicht zuletzt dank PACCAR FINANCIAL CZ s.r.o. hat der Service das ihm zustehende Niveau erreicht. PolyTrans – transport a logistik s. r. o. ist einer von vielen Kunden, die mit Erfolg geprüfte Gebrauchtfahrzeuge einsetzen. Und die seit achtzehn Jahren anhaltende Erfolgsgeschichte beweist, dass das Unternehmen damit die richtige Entscheidung getroffen hat. ■

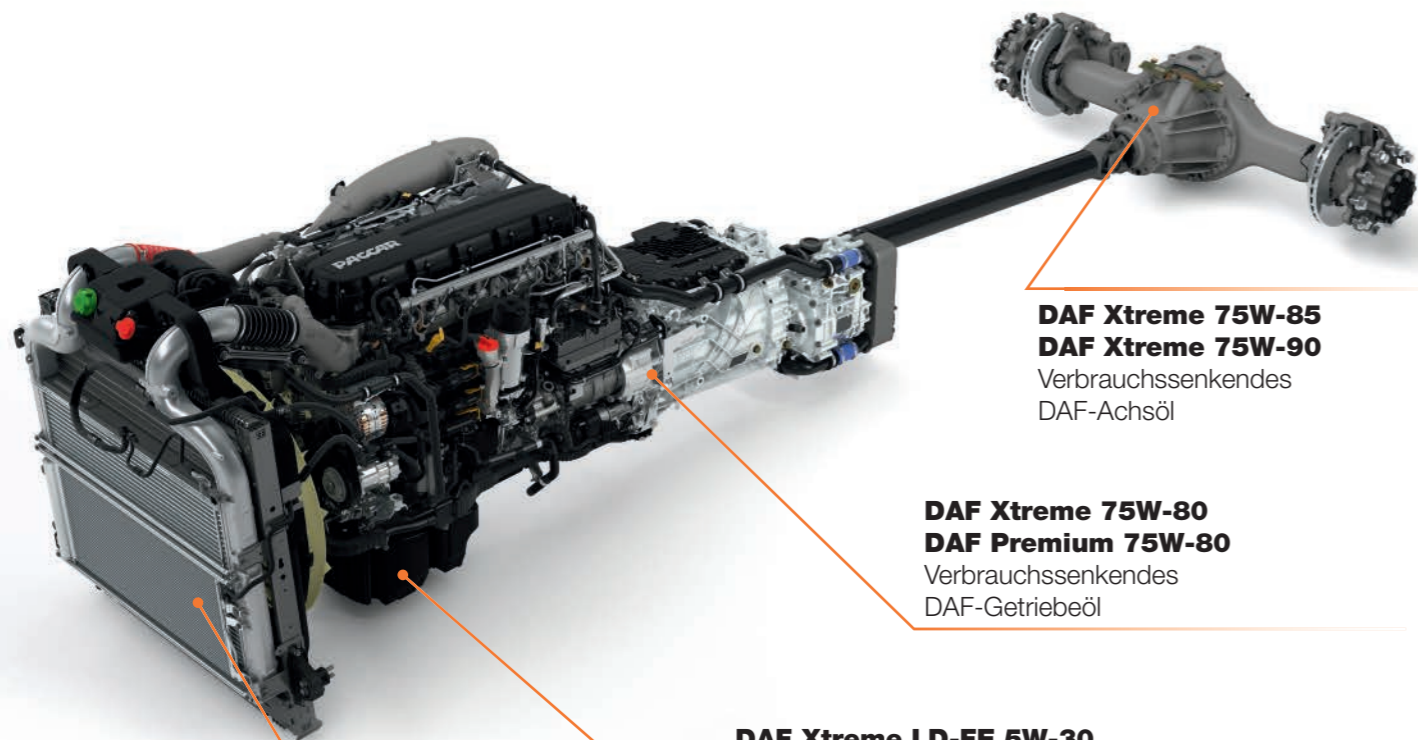
Nur wer es wirklich selbst erlebt hat, weiß, was unser Job bedeutet. Er kann die Hölle sein, mit Zeitdruck, unhöflichen Rampensäuen und schikanösen Schirmmützentragern. Aber dieser Job kann eben auch so unvergleichlich schön sein. Du hast deine Lieblingstour nach Süditalien, und beim ersten Espresso al banco schaust du mit Stolz nach draußen, wo dieses Statement auf Rädern steht. Dann steigst du wieder ein. Das Fahrerhaus – ein Ort der Ruhe

und Erhabenheit. Im „Keller“ diese mächtige Maschine, unfassbar leise und doch so stark, dass sie dir unter Last die Seele massiert. Das Lenkrad in deiner Hand fühlt sich einfach nur gut an. Die Landschaft zieht an der Frontscheibe vorbei wie auf einer Kinoleinwand. **Du hängst eine Weile deinen ganz eigenen Gedanken nach.** Noch 850 Kilometer bis zum Ziel. Die Übernachtung davor ist eingeplant und das bequeme Bett hinter dir dein eigenes.

ROLLING HOME

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 sparen dem Unternehmer wie 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 auf bis zu 200.000 km.



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



EIN DAF FÜR JEDEN ZWECK

Jede Transportanwendung bringt ganz eigene Anforderungen mit sich. Deswegen ist jeder DAF einzigartig, gebaut nach Kundenbestellung mit einer breiten Auswahl an Fahrerhäusern, Fahrgestellen, Antriebssträngen und Achskonfigurationen.

3D DAF-LKW-KONFIGURATOR

Mit dem 3D DAF-Lkw-Konfigurator können DAF-Kunden ihren optimalen Lkw für individuelle Transportanwendungen bis ins letzte Detail im Internet zusammenstellen. Der Konfigurator arbeitet mit **Echtzeitdarstellung**, sodass jede Änderung am konfigurierten Lkw exakt auf dem Bildschirm zu erkennen ist. Schließlich wird der Lkw so gezeigt, wie er am Ende vom Band rollt. Eine praktische Funktion, aber nicht einmalig – das bieten auch andere Lkw-Hersteller an. Nur hat der DAF-Konfigurator einen

entscheidenden Vorteil: Die Daten im System werden elektronisch direkt aus den CAD-Originaldateien abgerufen, die von der Abteilung Produktentwicklung bei DAF erstellt wurden! Der Kunde kann also sicher sein, dass die Dateien **immer korrekt und aktuell sind**.

Mit dem 3D DAF-Lkw-Konfigurator gestaltet sich der Verkaufsprozess erheblich effizienter: Wenn der Kunde mit der Konfiguration seines Lkws zufrieden ist, kann er die Datei direkt an den DAF-Partner senden, der sie im DAF-Verkaufsprogramm TOPEC öffnet. Dadurch wird eine Menge Zeit gespart.

Auch für Aufbauhersteller ist der 3D DAF-Lkw-Konfigurator ein wichtiges Hilfsmittel. Die vom Kunden gewünschte Konfiguration wird direkt an den Aufbauhersteller gesendet, der beispielsweise gemeinsam mit dem Kunden entscheidet, ob die Komponenten richtig kombiniert wurden. So kann er die **ordnungsgemäße Konfiguration mit dem Kunden besprechen**, bevor der Lkw bei DAF bestellt wird. Eine wichtige Voraussetzung für höchste Qualität und Effizienz.



Text: Bert Roozendaal

DIE NEUE SEIDENSTRASSE VERBINDET NATIONEN

Immer mehr Waren werden aus China mit der Eisenbahn nach Europa transportiert. Dieser Trend entstand durch eine Initiative, die Ende 2013 vom chinesischen Staatspräsidenten Xi Jinping ins Leben gerufen wurde. Xi wollte den Handel zwischen China und dem Rest der Welt mit einem **gleichermaßen kühnen wie kostspieligen** Investitionsplan fördern. Die Initiative zielte darauf ab, durch eine neu geschaffene Infrastruktur rund 68 Länder mit China zu vernetzen. Mittlerweile treffen wöchentlich drei bis fünf Züge aus dem chinesischen Chengdu in Tilburg in den Niederlanden ein; es besteht eine weitere Verbindung bis nach Rotterdam. Die Züge aus Chengdu fahren auch Nürnberg und das polnische Lodz an. Dabei legen sie in 15 Tagen mehr als 11.000 Kilometer zurück. Aufgrund der verschiedenen Spurbreiten in China, Russland und Europa umfasst die Fahrt zwei Stopps zum Umladen.

Drei bis fünf Züge pro Woche mit je 41 Containern mögen im Vergleich zu den 21.000 Containern, die ein einziges großes Containerschiff im Hafen von Rotterdam löscht, nur wie ein Tropfen auf den heißen Stein erscheinen, **aber es ist ein Anfang**. Und vor allem führen die Züge auf der Rückreise immer umfangreichere Ladungen mit zurück nach China. Das lässt auf große Chancen für europäische Unternehmen schließen.

Viele glauben, dass sich das Projekt „One Belt, One Road“ (OBOR) nur auf die Schienenverbindung zwischen China und Europa bezieht, aber in Wirklichkeit ist der Plan viel umfangreicher. Die Seewege umfassen die sechs Handelskorridore zwischen China und dem Rest der Welt. Diese Korridore erfassen Zentralasien, das Mittelmeer, den persischen Golf, Südostasien, Südasien und Regionen rund um den Indischen Ozean. Zu den Landwegen gehören verwirrenderweise zwei Seewege: einer nach Europa und Afrika und der andere über den Pazifik in andere Regionen. Insgesamt investiert China 900 Milliarden US-Dollar. Mit diesem Geld wird der rasante Bau von Schienentrassen, aber auch von Straßen,

Häfen und Kommunikationsnetzwerken finanziert. Die Bauarbeiten beschränken sich nicht allein auf China. **Wo immer sich Rohstoffe finden, sind die Chinesen am Start**, und vor diesem Hintergrund werden fleißig Pipelines für Erdgas verlegt, z. B. die Pipeline zwischen Zentralasien und Xinjiang im Westen Chinas. Die chinesische Initiative wurde vielerorts begrüßt, vor allem in Afrika und Südostasien. Dort hofft man, dass die neue Infrastruktur auch regionale Vorteile bringt. In Europa gab es in Ungarn und Griechenland, aber auch in Tschechien und Polen positive Reaktionen auf die Öffnung nach China und auf das OBOR-Projekt. Andere westeuropäische Länder und die EU-Kommission hingegen sind zurückhaltender. Warum schmiedet China solche Pläne? Seit dem Marshallplan hat es keine vergleichbare Aktion gegeben, durch die ein einzelnes Land derartigen Einfluss auf die Wirtschaft so vieler anderer Staaten hatte. Der Marshallplan bot damals viele Vorteile, hatte aber auch seine Schattenseiten – **wer zahlt, bestimmt schließlich auch die Musik**.

Den Chinesen gefällt dieser Vergleich nicht. Sie verweisen auf die enormen Vorteile des ausgeweiteten internationalen Handels und auf das Konzept des vermehrten Wohlstands für jedermann. Die Geschichte stützt ihre Behauptung: Die traditionellen Seidenstraßen brachten zweifelsohne nicht nur Wohlstand, sondern auch Ideen und Kenntnisse in alle angeschlossenen Länder. Europa jedoch konnte China damals nicht nachhaltig beeinflussen, und in den nachfolgenden Jahrhunderten blieben die Chinesen zufrieden unter sich.

All das hat sich jetzt geändert, und China ist zur Fabrikhalle für die Welt geworden. Sehr zum Ärger der Amerikaner, die dem Wissensdurst des Landes auch nicht trauen. Auch Europa beobachtet das Expansionsstreben mit Neid. China ist nicht nur in Afrika und Asien aktiv, sondern auch in Europa, wo es einen Anteil von **10 Prozent an sämtlichen Hafentätigkeiten hat**. China ist geradezu Eigentümer der Containerterminals im Hafen von Piräus, wo 10 Prozent des Rotterdamer Gesamtvolumens abgefertigt werden.

Die Vorteile scheinen derzeit zu überwiegen. Durch die Wahl von Donald Trump zum Präsidenten der USA und das Brexit-Szenario in Großbritannien hat sich die geo-ökonomische Landschaft verändert. Viele europäische Unternehmen profitieren vom OBOR-Projekt. Jeder Zug, der aus China eintrifft, **muss auch wieder dorthin zurück**, und dank der schnellen und relativ günstigen Schienenverbindung beladen die Unternehmen diese Züge mit Luxusprodukten, deren Transport auf dem Seeweg viel zu lange dauern würde und per Luftfracht zu teuer wäre. In Westchina steigt die Nachfrage nach solchen Produkten, nicht zuletzt durch den Versuch von Xi Jinping, die wirtschaftliche Entwicklung in diesem Teil des Landes anzukurbeln. Der Osten hinkt hinterher, was auf unerwünschte inländische Effekte (z. B. die Abwanderung nach Westen und die Überbevölkerung an der Ostküste) zurückzuführen ist.

Wenn sich die chinesische Regierung etwas vornimmt, dann wird das auch umgesetzt. Die Industrie entwickelt sich schnell in Städten wie Chengdu. Hersteller von Premium-Elektronikprodukten verlegen ihren



Bild: Yves Gillander

DIE NEUE SEIDENSTRASSE VERBINDET NATIONEN

Standort dorthin. Dadurch wiederum steigt der Lebensstandard in diesen Regionen und damit auch die Nachfrage nach Produkten aus Europa. Auf dieser Grundlage kann das OBOR-Projekt in Europa erfolgreich sein.

Ein Unternehmen, das diesen Zusammenhang schon früh erkannt hat, ist GVT, ein in Tilburg ansässiger Anbieter von synchromodaler Logistik. Nach dem Besuch einer chinesischen Delegation beschloss ein Mitarbeiter des Unternehmens, der Stadt Chengdu einen Besuch abzustatten. „Ich wollte wissen, ob es sich für uns lohnt, Waren mit dem Zug in die Niederlande einzuführen. **Nach zwei Tagen war alles geklärt**“, sagt Geschäftsführer Roland Verbraak. „Dell, Hewlett Packard und Apple sind dort ansässig und haben Niederlassungen in der Region, daher war der Vorschlag für sie interessant. Die Chinesen arbeiten im Westen am liebsten mit Privatunternehmen zusammen. Anfangs haben wir den gesamten Vertrag ganz allein mit den örtlichen Behörden in China ausgehandelt, beispielsweise mit dem Bürgermeister von Chengdu. Die Stadt hat 17 Millionen Einwohner, also fast so viele wie die gesamten Niederlande. Wir haben auch mit dem Vizegouverneur der Provinz Sichuan gesprochen. Handelsentscheidungen werden in China ganz oben getroffen.“

进口货物 汽车整车、红酒、肉类
Import Goods
Finished automobiles, red wine, and meats



国外线路 Outbound Routes

站点 Station	辐射地区 Region	距离 (km) Distance (km)
波兰 罗兹/库特诺 Łódź/ Kutno, Poland	奥地利、斯洛伐克等东欧国家 Austria, Slovakia, and other countries in Eastern Europe	
德国 纽伦堡 Nuremberg, Germany	汉堡 Hamburg	600km
	米兰 Milan	613km
	慕尼黑 Munich	170km
荷兰 蒂尔堡 Tilburg, Netherlands	杜伊斯堡 Duisburg	136km
	鹿特丹 Rotterdam	82km

国内线路 Domestic Routes

国内通过与昆明、南宁、上海、厦门、深圳、宁波、武汉、义乌等地政府和相关部门的紧密合作，开通往返成都的国内班列。
Domestic trains travel from and to Chengdu thanks to close cooperation with the governments and competent departments of Kunming, Nanning, Shanghai, Xiamen, Shenzhen, Ningbo, Wuhan, and Yiwu, etc.

出口货物
汽车零配件、电子产品
服装产品、家电产品
Export Goods
Automobile parts, clothing trade products, household appliances, and electronic products

Roland Verbraak von GVT stattete der Stadt Chengdu einen Besuch ab und begründete eine Zugverbindung von Chengdu nach Tilburg.

Die gen Westen fahrenden Züge von GVT Transport & Logistics sind komplett beladen. „Wir liegen bei **70 Prozent der Kapazität** auf der

Fahrt zurück nach Chengdu und setzen immer häufiger auf den Sammelgutverkehr“, erläutert Verbraak. „Russland stellt wegen des EU-Boykotts ein gewisses Problem dar: Wir können Fleisch aus Südamerika, aber nicht aus Europa per Zug transportieren, oder eben nur Schweinebauch. Aber wir exportieren auf dieser Route auch Maschinen, Luxusautos, Hydrokulturprodukte, Wein und Bier und Blumenzwiebeln.“

GVT ist gewissermaßen der OBOR-Pionier in den Niederlanden, angeregt durch die vorteilhaften Kosten des Schienentransports. „Luftfracht ist viermal so teuer und kann aufgrund von Kapazitätsproblemen trotzdem sieben Tage dauern. Wenn man das bedenkt, ist der Schienentransport nicht viel langsamer. Auch die Seefracht **ist nicht per se günstiger**. Wenn es um Gütertransporte von hier nach Chengdu geht, ist der Zug oftmals die beste Option. Denn auch der Weitertransport ist zu berücksichtigen: Wenn die Waren über den Seeweg in Schanghai eingetroffen sind, müssen sie weitere 2.000 Kilometer nach Chengdu befördert werden. Das ist ungünstig, weil die Transportkosten in China mit 1,30 Euro pro Kilometer ziemlich hoch sind. Ich weiß aber nicht genau, was diese hohen Kosten

verursacht, weil China keine Vorschriften zu Fahrzeiten hat und die Gehälter niedriger sind.“

Aus diesem Grund will GVT im Mai ein eigenes Transportgeschäft in China eröffnen, und zwar in Form eines vollständig in ausländischem Besitz befindlichen Unternehmens. „Wir sind überzeugt von dem Konzept, chinesische Arbeiter einzustellen, die in den Niederlanden ausgebildet wurden. Das allein ist eine Pionierleistung, und es wird sich zeigen, ob unsere Erfahrung mit dem Transportgeschäft in China zum Tragen kommt.“

Dieses Projekt ist eine Art Leidenschaft für GVT, das letzten Oktober den Niederländischen Pavillon in Chengdu eröffnet hat. „Wir ermitteln im Namen europäischer Hersteller, ob ein Produkt nach China importiert werden kann. Wir sorgen dafür, dass die Papiere und die Etikettierung stimmen, und dann präsentieren wir das Produkt sozusagen im Rahmen einer kontinuierlichen Börse, wo die chinesischen Kunden ihre Bestellungen aufgeben. Wir kümmern uns wieder um die Logistik und stellen sicher, **dass die nach Osten gehenden Züge voll beladen sind**. Dieser Handel hat Vorteile für beide Seiten, er ist vergleichbar mit den Handelsniederlassungen vergangener Jahrhunderte.“





Das deutsche Transportunternehmen Hegelmann Group erweitert seine Flotte um 540 Exemplare des DAF XF 480 Super Space Cab.



FAHRER-CHALLENGE 2019

In diesem Jahr sucht DAF nach dem besten Lkw-Fahrer Europas. Die DAF Driver Challenge 2019 richtet sich an Fahrer aus 28 Ländern – egal, ob sie einen DAF fahren oder nicht.

Die besten Fahrer aus jedem Land werden am 28. und 29. September nach Luxemburg eingeladen, wo sie um den begehrten Titel des „International Driver Champion 2019“ wetteifern.



Ein guter Fahrer holt das Maximum aus seinem Lkw heraus. Er weiß, wie er bei möglichst geringem Verbrauch die beste Fahrleistung erzielt. Er transportiert seine Ladung so sicher und effizient wie möglich. Er hält sich an die gesetzlichen Vorschriften und ist flexibel. Mit anderen Worten: Gutes Fahren ist echtes Handwerk.

Weitere Informationen erhalten Sie unter drivers.daf.com.

540 DAF XF FÜR DAS TRANSPORTUNTERNEHMEN HEGELMANN

Das internationale Transportunternehmen Hegelmann Group erweitert seinen Fuhrpark um 540 Exemplare des DAF XF 480 Super Space Cab. 2019 und 2020 werden die Zugmaschineneinheiten an das süddeutsche Unternehmen ausgeliefert.

Die Hegelmann Group ist auf Just-In-Time-Lieferungen für den Automobil-, Schwergut- und Lebensmittelsektor spezialisiert. Die 4.000 Mitarbeiter, 2.000 Lkw und 2.000 Anhänger von Hegelmann sind von der Algarve bis zur chinesischen Grenze im Einsatz.

Maximale Betriebszeiten, größtmögliche Gewinne

„Zur erfolgreichen Umsetzung unserer internationalen Wachstumsstrategie sind wir auf maximale Betriebszeiten und größtmögliche Gewinne pro Kilometer angewiesen. DAF versteht das besser als jeder andere Hersteller. Unser Gewinn ist das Ziel von DAF“, sagt Siegfried Hegelmann, einer der beiden Besitzer des Familienunternehmens. „Deswegen ist DAF für uns der ideale Partner.“

Fahrer stellen DAF gute Noten aus

Hegelmann besitzt bereits mehr als 100 der neuesten XF-Zugmaschinen. Die Fahrer loben den Komfort und die Geräumigkeit des Fahrerhauses und die hervorragenden Fahreigenschaften, die beim Flaggschiff von DAF zum guten Ton gehören. „Weil es viel zu wenig professionelle Fahrer gibt, spielt das bei unserer Entscheidung für den DAF XF ebenfalls eine wichtige Rolle“, erklärt Siegfried Hegelmann.



DAF ERWEITERT SEIN PRODUKTSORTIMENT FÜR DAS BAUWESEN

Um die Lkw besser auf die konkreten Anforderungen der Betreiber im Bauwesen abzustimmen, erweitert DAF Trucks sein Angebot um eine Reihe neuer Fahrzeugkonfigurationen, darunter ein 8x4-Tridem-Lkw mit doppelt angetriebener Tandem-Achse und gelenkter Nachlauf-Hinterachse.

Die neue FAW-Variante baut auf dem XF und CF auf, bietet ein technisches Fahrzeuggesamtgewicht von 37 Tonnen und lässt sich dank gelenkter Nachlaufachse sehr präzise rangieren. Der Wendekreis beträgt nur 15,60 Meter, sodass sich der 8x4 FAW ideal für den Transport großer oder schwerer Lasten auf beengten Baustellen eignet. Das neue Fahrgestell ist perfekt für Kipper, Betonmischer, Aufbauten mit Heckladekran oder als Kombination aus Ladekran und Hakenliftsystem einsetzbar.

Einfache Aufbaumontage serienmäßig

Um den Aufbauherstellern optimal entgegenzukommen, bietet DAF ab Werk verschiedene Aufbaumodule (Body Attachment Modules, kurz BAM) an. So lässt sich der Aufbau schnell und effizient montieren. Der FAW wird im Laufe des Jahres ab Werk erhältlich sein.

25 JAHRE TEILEVERFÜGBARKEIT

Das Angebot an Lkw- und Anhängerersatzteilen (Truck & Trailer Parts, TRP) von PACCAR Parts feiert 25 Jahre erfolgreiches Bestehen. TRP hat sich zum marktführenden professionellen Anbieter universeller Ersatzteile für alle Lkw- und Anhängermarken entwickelt. Dank der One-Stop-Shop-Strategie können die Betreiber alle Teile für ihre gesamte Flotte zentral beschaffen.

Noch 1994 bestand das Sortiment aus nur 300 Teilen rein für die Reparatur und Wartung von Anhängern. Heute umfasst das TRP Programm von PACCAR Parts mehr als 80.000 Artikel in nicht weniger als 20 Produktgruppen. Dieses Sortiment ist bei allen 1.100 DAF-Partnern in Europa erhältlich, die auch die entsprechenden Servicearbeiten anbieten.

2013 führte PACCAR Parts das Konzept der TRP Niederlassungen ein, in denen das gesamte TRP Angebot verkauft wird. Dadurch sind die Teile für Kunden, die ihre Reparaturen selbst übernehmen, aber auch für unabhängige Werkstätten und Besitzer älterer Fahrzeuge noch einfacher zu beschaffen. Mittlerweile gibt es weltweit rund 170 TRP Niederlassungen, Tendenz steigend.



IMMER NOCH VOLL IM EINSATZ!

Nach einer international angelegten Suche hat DAF den ältesten DAF-Lkw gefunden, der sich noch im gewerblichen Betrieb befindet – und er wird fast täglich benutzt! Bei dem Fahrzeug handelt es sich um einen erstaunlich gut erhaltenen A1600 im Besitz von Frits und Nicky Hoefnagels, die mit dem Lkw eine historische Jahrmarktattraktion durch die Niederlande befördern. „Ja, natürlich setzen wir ihn wie jeden anderen Lkw ein“, bestätigt Frits Hoefnagels. „Wofür sonst hat man einen DAF-Lkw?“

Ein Aufruf in den sozialen Medien sorgte für einen wahren Ansturm an Hinweisen, Vorschlägen und Berichten zu möglichen Kandidaten in aller Welt. Der älteste Lkw jedoch wurde quasi im Hinterhof des DAF-Werks in Eindhoven gefunden, nämlich im niederländischen Dorf Bakel.

„Neben einem 2800 aus dem Jahr 1975 und einem 1600 von 1971 haben wir zwei A1600-Modelle. Eines unserer DAF-Froschaugen, die wir wegen ihres froschähnlichen Aussehens so nennen, wurde 1968 gebaut, der andere 1969. Und wir gehen nicht gerade schonend damit um!“, lacht Hoefnagels. „Es freut uns sehr, dass wir den ältesten DAF-Lkw fahren, der sich noch im gewerblichen Einsatz befindet: einen A1600 von 1968!“

CF ELECTRIC MIT DEM GREEN TRUCK AUSGEZEICHNET

Der DAF CF Electric erhält den Green Truck Logistics Solution Award 2019. Im Rahmen der Fachmesse transport logistic in München verlieh die Fachjury von VerkehrsRundschau und TRUCKER in München den Preis im Rahmen der Green-Truck-Awards. Dabei würdigte die Jury vor allem die Zusammenarbeit mit dem Hinterland-Logistiknetzwerk Contargo, dass erstmals zwei DAF CF Electric in den Dienst stellte.

Damit ist Contargo der erste Kunde, der außerhalb der Niederlande zwei vollelektrische Trucks erhält. Die beiden Fahrzeuge werden im Rahmen eines international angelegten Feldtests für den Containertransport im Duisburger Innenhafen eingesetzt. Der „Green Truck Logistics Solution Award“ ist eine prestigeträchtige Auszeichnung für innovative und in besonderem Maße nachhaltige logistische Lösungen in Europa.



DAF CF PURE EXCELLENCE

Abgeliefert!

Gewichtsoptimiert für maximale Nutzlast
liefert der DAF CF Effizienz und
Flexibilität auf höchstem Niveau.



Alles, was Sie von der Nummer 1
in Europa erwarten dürfen.

WWW.DAFTRUCKS.DE