



FERNFAHRER

BLUEBOOK



Drivers Dream! Die limitierte XF-Edition



Anlässlich des 90. DAF-Jubiläums präsentieren wir Ihnen stolz die limitierte Edition des preisgekrönten XF. Ein exzellenter Truck mit stilvollem Exterieur - verfügbar in drei verführerischen Farben und einem extrem luxuriösen Interieur. Mit an Bord: das historische DAF-Emblem auf der Front, an den Seiten und in den illuminierten Einstiegsleisten. Diese auf 250 Stück limitierte XF-Edition wird Fahrer wie Besitzer mit Stolz erfüllen. Nutzen Sie jetzt die einzigartige Chance auf eine exklusive DAF XF-Jubiläumssedition und sprechen Sie mit Ihrem Händler vor Ort.

Mehr Informationen unter: www.daftrucks.de

BLAU GEMACHT



Andreas Techel,
Chefredakteur
ETM CP

Neulich rief Max an und meinte, er wolle blaumachen. „Ja ist gut, ich sag's auch nicht deinem Chef“, gab ich zurück. „Der weiß Bescheid und findet es gut“, hörte ich es aus der Muschel. „Wie jetzt?“ DAF werde 90 Jahre und außerdem habe man gerade den Preis „International Truck of the Year“ gewonnen. „Das wollen wir mit einem Sonderheft für die FERNFAHRER-Leser feiern.“ Das roch nach ziemlich viel Arbeit. Ich war jetzt wach, aber immer noch verständnislos, warum er dazu blaumachen wolle. Max sprach etwas von Eingebung beim Titel – „Bluebook“ solle das Ding heißen – und es solle natürlich etwas ganz Besonderes sein. Ich bekam auch den Bezug zum „Jamaica Blue“, der DAF-Einführungsfarbe für die neue Fahrzeuggeneration, noch hin und fand das Heftkonzept eigentlich ganz cool, aber das Kind so nennen? Versteht das jeder? Oder besser: Was versteht man überhaupt darunter?

„Das Bluebook muss man nicht verstehen“, antworte ich. „Man muss es erleben!“ Ein solches Druckerzeugnis soll Neugier wecken, Inspiration liefern und letztendlich auf unnachahmliche Weise dem Leser das Besondere der Marke DAF vermitteln. „Jamaica Blue“ ist die Einführungsfarbe der neuen, preisgekrönten Generation von LF, CF und XF. Alle Pressefahrzeuge sind in diesem auffälligen Blau gehalten und machen die DAF-Demoflotte zum echten Hingucker, wovon sich der Leser auf Seite 34 überzeugen kann. So wurde seit ihrer Einführung im Jahr 2017 aus einer Farbe ein Symbol für Effizienz, Fahrkomfort und herausragende Qualität. Also Anlass genug, dieser nun schon mehrfach ausgezeichneten Fahrzeuggeneration ein Buch zu widmen – das Bluebook!

Stephy und Flo, unsere Grafik-Queens, waren sofort Feuer und Flamme, genau wie Steffen und Richard, die Männer an der Fotokamera. Sofort sprudelten die Ideen, und am Ende hatte die Redaktion mit Jana, Owi, Ralf, Michael und mir einen ganzen Haufen Termine zu stemmen. Und ja, es wurde richtig viel Arbeit, aber sie hat auch verdammt viel Spaß gemacht.

Was daraus wurde, liegt jetzt vor euch, und wir sind natürlich gespannt wie die Flitzebögen, wie euch unsere Art von Blaumachen gefällt. [Schreibt uns an bluebook@fernfahrer.de](mailto:bluebook@fernfahrer.de). Wir verlosen unter allen Kommentatoren, egal ob Lob oder Unverständnis, drei edle DAF-Uhren aus der neuen Driver Collection von DAF.

Allzeit gute Fahrt wünscht euch das Team des Bluebook!

Herzlichst,

Andreas Techel
Leitung
ETM Corporate Publishing

Max Franz
PR-Manager
DAF Trucks Deutschland



Max Franz,
PR-Manager
DAF Trucks
Deutschland



- 6 *Lebensraum* Home, Castle und Arbeitsplatz, das Fahrerhaus eines Fernlasters nimmt viele Rollen an.
- 8 *Oldtimer vs. Neufahrzeug* Charme gegen Perfektion, möchte jemand tauschen? Kurzweilige Zeitreise.
- 18 *Interview Gianenrico Griffini* Warum hat jetzt eigentlich der neue DAF CF und XF den Titel „Truck of the Year 2018“ gewonnen?
- 20 *Technik, die begeistert*, ausführlich erklärt, mit Leidenschaft fotografiert, eine Einladung zur Horizonterweiterung.
- 26 *Zahlen zum Merken* Was wir schon immer nicht wissen wollten, nun aber doch sehr interessant finden.
- 28 *Tools für die Tour* Wir waren kurz ein wenig shoppen und haben euch etwas mitgebracht.
- 30 *Interview Bart van Lotringen* Quadratisch, praktisch, gut? Der Chefdesigner erklärt uns die Schokoladenseiten des DAF XF.
- 34 *Farbpsychologie am Lkw* Ein BLUEBOOK ohne Farbanalyse? Da würde etwas fehlen. Wir haben uns echte „Hingucker“ mal genauer angeschaut.
- 38 *90 Jahre DAF* im Zeitraffer. Auf einen Blick zeigen sich hier die Meilensteine einer Industriegeschichte. Sind sie nicht wunderschön?
- 40 *Graue Theorie?* Beim Thema Transportbeton braucht es eher Kenner der schnell härtenden Materie und Leute, die zupacken können.
- 48 *Interview Ron Borsboom* Fernfahrer, die mit einem XF unterwegs sind, schätzen ihn in der Regel. Der Cheftechniker erklärt, warum das so ist.



Foto: Steffen Löffler

Mit dem **BLUEBOOK** wollten wir mal ein paar Dinge anders machen, als es so üblich ist im Hause FERNFAHRER. Danke an DAF für Inspiration und Sponsoring.

34

Alles so schön bunt hier
Farben und ihre Wirkung am Beispiel
Lastwagen – sehenswert.



IMPRESSUM

DAF Trucks Deutschland GmbH
DAF-Allee 1, 50226 Frechen
Telefon +49 (0) 22334/506-0
dtd.zentrale@daftrucks.com
www.daftrucks.de

DAF BLUEBOOK
Verantwortlich: Max Franz

Projektleitung:
Andreas Techel
ETM Corporate Publishing
Telefon +49 (0) 711/78498-86
andreas.techel@etm.de

Technische Beratung:
Uwe Müller

Redaktion: Jana Bronsch-
Chassard, Ralf Johanning,
Michael Kern, Regina Weinrich,
Andreas Techel, Oliver Willms

Grafik und Produktion:
Florence Frieser, Mira Gatermann,
Nikola Klein, Stephanie Tarateta

Fotografie: Steffen Löffler,
Richard Kienberger

Verlag: EuroTransportMedia
Verlags- und Veranstaltungs-
GmbH, Handwerkstr. 15,
70565 Stuttgart

Geschäftsführer: Oliver Trost

Internet:
eurotransport.de

Druck:
Dierichs Druck + Media
GmbH & Co. KG, Kassel

Auflage:
52.000 Exemplare

Alle Rechte einschließlich
Titelschutz vorbehalten.
Nachdruck, auch auszugsweise,
nur mit Genehmigung des
Herausgebers

© by ETM corporate publishing,
Gerichtsstand Stuttgart



40

Morgen ohne Grauen
Bei Thomas Beton in Kiel sind sie früh auf den Beinen, aber es lohnt sich auch.



30

Feingeist und Pragmatiker
Chefdesigner Bart van Lotringen erklärt gutes Truckdesign.



8

Oldtimer vs. Neufahrzeug
Sound gegen Silence. Wir blicken in den Rückspiegel, spüren die Kraft, atmen das Flair und schätzen am Schluss doch den Luxus?

38

Neunzig Jahre DAF
So alt sehen die Niederländer doch gar nicht aus.



20

Technik monumental
Dramatische Technik in dramatischem Licht mit ganz erstaunlichen Fakten gespielt.



Foto: Steffen Löffler

ROLLING HOME

Nur wer es wirklich selbst erlebt hat, weiß, was unser Job bedeutet. Er kann die Hölle sein, mit Zeitdruck, unhöflichen Rampensäuen und schikanösen Schirmmützenträgern. 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.




ALTE LIEBE

X F

JUNGES
GLÜCK







**Frans Slenders und sein
DAF 2600 Baujahr 1970
haben ein Rendezvous mit
dem Traumtruck 2018, der
limitierten Geburtstags-
edition des DAF XF 530.**

**Kann die Faszination des
Neuen die alte Liebe zur
Untreue verleiten?**

Text: Oliver Willms



Alte *Liebe* rostet nicht,

die schönsten Liebeserklärungen findet man dort, wo Partner vielleicht zum „alten Eisen“ gehören, aber noch verdammt viel Vitalität drin steckt. Fast ein halbes Jahrhundert währt der Zusammenhalt zwischen dem altgedienten Fahrersmann Frans Slenders und seinem treuen Gefährt. Eine Beziehung, in der Alter durchaus relativ erscheint, wenn man die beiden Langzeitpartner so sieht. Mit der flinken Behändigkeit eines Eichhörnchens klettert Slenders hinter das Bakelit-Lenkrad seines DAF. Respekt, denn beide sind im sprichwörtlich besten Alter. 75 Jahre alt ist der ehemalige Kraftfahrer, sein DAF 2600 bringt es immerhin auch schon auf stolze 48 Jahre, aber die beiden Niederländer sind fit wie 1970. Damals rollte der fabrikneue Motorwagen aus Eindhoven das erste Mal auf große Fahrt – mit dem jungen, tatenhungrigen Frans Slenders hinter dem Volant.

Mit einem Dreiachs-Anhänger im Schlepp ging es auf Tour. „Von Oktober bis Januar habe ich hier in Holland Zuckerrüben direkt am Feld geladen, so viel, wie eben auf die Pritschen passten“, berichtet der aufgeweckte Senior über seine ersten Monate mit dem damals topmodernen FA 2600. Den Rest des Jahres schleppten Slenders und sein DAF tonnenschwere Betonverkleidungen und Stahlteile durch die Lande. „Manchmal dauerte der Arbeitstag 22 Stunden und auf der Ladefläche lagen nicht selten bis zu 30 Tonnen!“, erinnert sich Slenders an die wilden 70er. Lenk- und Ruhezeiten oder Gewichtskontrollen? Damals nicht wirklich ein Thema – zumindest, wenn alles gut ging. Was der Truck tragen konnte, war das Limit und Tour war Tour, ganz gleich, wie lang es dauerte, erklärt der 75-jährige Ex-Kraftfahrer die Arbeitsphilosophie der frühen 70er-Jahre. Immerhin saß er schon damals am Steuer einer Truck-Legende. Denn zu seinem Debüt auf der RAI Amsterdam 1962 stellte der DAF 2600 die versammelte Fernverkehrs-Konkurrenz in den Schatten. Mit seiner tiefen Gürtellinie und üppiger Verglasung bot das neue Großraumfahrerhaus nicht nur perfekte Übersicht, sondern auch ungeahnte Platzverhältnisse. Bis heute gilt der 2600 als Urvater der Großraumfahrerhäuser. Auch wenn man es sich heute kaum vorstellen mag: In der dynamisch nach vorne geneigten Hütte mit Hochdachansatz herrscht für damalige Verhältnisse geräumiger Platz. Zwei Schlaflieden schlängeln sich um die Sitze im Küchenstuhlformat. Nur auf der Fahrerseite verfügt das Gestühl über eine hydraulische Federung. Beides war zu seiner Zeit keine Selbstverständlichkeit. Aber der Sechszwanzighunderter, wie die Holländer die klassische DAF-Typenbezeichnung deklinieren, konnte mit diesen Komfort-Plus aufwarten.

„Damals“, erinnert sich Frans, während er den Motor vorglüht, „war diese Kabine so mit die beste auf dem Markt!“ Wobei das Leben auf Langstrecke im DAF aus heutiger Sicht durchaus kurios erscheint. In den stahlgerahmten Schlaflieden halten Lederriemen die dünne Matratzenauflage, Klima, Standheizung und andere heute selbstverständliche Komfortextras waren vom 2600er so weit weg wie Oslo von Neapel. Dafür war der 11,6-Liter-Motor, der gerade grummelnd seine Arbeit aufnimmt, ständig präsent. Akustisch gibt der





Die Arbeit im 2600 war durchaus hart: bis zu 30 Tonnen Ladung mit 230 PS. Im Sommer bullenheiß und in den Winternächten Frost *im Fahrerhaus*.

Frans Slenders, **ehemaliger Fahrer und jetziger Besitzer des DAF 2600**

Am Steuer des 48-jährigen DAF-Oldies stellt sich unverzüglich der Charme der späten Sechzigerjahre ein. Im Alltag, das weiß Besitzer Frans Slenders, war die Melange aus Blech, Bakelit und bulligem Motorsound nur etwas für gestandene Mannsbilder.



damals hochmoderne Sechszylinder ein deutliches Zeichen seiner Betriebsamkeit. Mit kernigem Dieselschlag rapportiert er seine Arbeitsfreude. Im Sommer heizte der Reihenmotor unter der nur spärlich gedämmten Motorkiste das Fahrerhaus zusätzlich auf. „Gegen Motorlärm und Hitze half eine über den Tunnel geworfene Decke“, erinnert sich Frans, „und im Winter war man dankbar für etwas Zusatzwärme!“ Standheizung gab es nicht, nachts froren die Fahrer mit dem Kühlwasser um die Wette.

Die Klimatisierung des alten DAF ist simpel: Die schuhschachtelgroße Dachluke und alle Fenster auf, so streicht wenigstens der Fahrtwind durch die außen wie innen aus Stahlblech gefertigte Kabine. Während sich der Sechszylinder mit kleinen schwarzen Euro-0-Abgaswölkchen zur Ausfahrt warm läuft, riskiert Frans Slenders einen Ausflug in die Neuzeit. Als Sparringspartner für die beiden Transport-Senioren ist DAF-Demofahrer Niek Vervoort mit einem ganz besonderen Truck angetreten: der Nummer 001 der europaweit auf 250 Exemplare limitierten XF-Sonderserie zum 90-jährigen Firmengeburtstag. Heute reicht die Hochdachkante des rüstigen Zweiachsers seinem Jubiläums-Enkel XF 530 gerade mal bis knapp über die Scheibenwischer. Doch der Einstieg in das prestigeträchtige Topmodell gestaltet sich um Welten einfacher als der akrobatische Aufschwung in die historische Kabine. Statt Blech, Stahl und Bakelit-Schalterchen umschmeicheln im geräumigen Fahrerhaus mit Hochdach mild duftendes Leder in verschiedenen Brauntönen und hochwertige Materialien den komfortbestuhlten Arbeitsplatz. Wer aus dem 2600 ins XF-Cockpit wechselt, erlebt die Zeitreise durch 50 Jahre Lkw-Entwicklung auf beeindruckende Weise: Stehhöhe und Raumgefühl in der opulenten XF-Kabine erscheinen phänomenal.

Frans Slenders kennt und schätzt die Vorzüge der hochwertigen Fernverkehrskabine durchaus. „Wenn ich ehrlich bin, so einen hätte ich heute auch lieber!“, schmunzelt der erfahrene Kollege. „Früher war das Lkw-Fahren um so viel härter!“, sagt Slenders, während er auf dem Komfortsitz das Hightech-Equipment des XF inspiziert. „Wir fahren ohne Telefon, aber dafür mit vier verschiedenen gefüllten Geldbörsen auf Europatour. Samstags musstest du regelmäßig Lkw und Hänger mit der Fettpresse abschmieren und alle 5.000 Kilometer selber das Motoröl wechseln.“ Während ihn das LED-Display im XF mit dem traditionellen beflügelten DAF-Logo begrüßt, erklärt Frans die ganz persönliche Lovestory zwischen ihm und seinem 2600er. 1970 schaffte Slenders' Chef den 2600 neu an und übergab ihn an seinen jungen Fahrer Frans. Zehn Jahre und Hunderte Fernfahrten später wurde der DAF ausgemustert und Frans wechselte auf ein neues Modell. Sein treuer Weggefährte ging an einen Bauern in der Gegend, der damit Heu und Sporttauben transportierte. So blieb der alte Arbeitskamerad immer in Sichtweite, bis Slenders senior und sein ebenfalls Lkw-vernarrter Sohn Roland sich nicht länger zurückhalten konnten. 1996 kauften die beiden das stählerne Stück Familiengeschichte zurück. Die alte Liebe hatte damals aber durchaus Rost angesetzt, nach zwei Jahren intensiver Renovierung in der heimatischen Garage stand der flotte 70er Truck aber fast besser als neu auf den schmalen Reifen. Und jetzt wartet er mit geduldigem Standgasgrummeln auf seinen Fahrer, um endlich Fahrt aufzunehmen. Während der neue Jubiläumstruck in edlem „Jamaicablue“ mit einem Tastendruck am Schalter für das automatisierte Traxon-Getriebe startklar ist, verlangt der 2600er mehr Hingabe. Frans pumpt mehrmals am gehstockklangen Metallgestänge der Handbremse neben dem Fahrersitz. Erst wenn sich die Bremse mit einem Druckluftstöhnen löst, spannt er feinfühlig den ersten Gang des unsynchronisierten Getriebes vor. Dann zart die Kupplung kommen lassen und ein paar der 230 Pferdchen mobilisieren – schon legt sich der durchgängig zwillingsbereifte Hängerzug arbeitsam ins Zeug.

Im Vergleich zum komfortfokussierten Arbeitsplatz im XF geht es im Cockpit des 2600 richtig zur Sache. Frans Slenders beherrscht das blitzschnelle Pedalspiel zwischen doppelt getretener Kupplung und kurzem Gasstoß mit der Souveränität eines





Niek Vervoort
schwebt im XF
der streng limitierten
Geburtsstagedition auf
Wolke sieben: Standklima,
Servohelfer und Assistenzsysteme
umschmeicheln den Piloten und
entkoppeln ihn vom profanen
Alltagsgeschehen.



Weltklasse-Organisten. Beim flinken Hochschalten durch die zwölf verfügbaren Gänge knurrt und kratzt es kein einziges Mal aus der ZF-Box. Und der 2600er will fleißig geschaltet werden. Üppige Gangsprünge, wie es sich sein 530 PS starker Enkel erlaubt, kann sich der 2600 mit für heutige Verhältnisse schmalbrüstigen 825 Newtonmeter Drehmoment einfach nicht leisten. Er verlangt nach Drehzahlen, die allein akustisch, ohne Blick auf die Instrumente, ein klares Signal zum Gangwechsel setzen. Mit viel Schalt- und Pedalarbeit bringt Frans Slenders seinen alten Freund bemerkenswert schnell auf Tempo 80 – das im betagten Niederländer wie eine rasante Fahrt über das alte Landstraßenpflaster erscheint. Ganz einfühlsam mit zarten Druck auf das stehende Bremspedal und unter Verwendung der lautstark protestierenden Motorbremse bringt Frans den Hängerzug ebenso gekonnt wieder zur Räson. Die Hängerstreckbremse, die mit einem schweren Metallhebel an der Lenkradsäule aktiviert wird, bleibt heute ungenutzt. Damals, mit nicht ganz legalen 30 Tonnen Ladung und gerade mal 230 PS, waren selbst sanfte Anstiege noch eine echte Herausforderung für Fahrer und Fahrzeug. Der XF 530 wirkt dagegen unfassbar souverän: Mit seinem Predictive Cruise Control und üppig eingeschenkten 2600 Newtonmeter bügelt er jede Anhöhe ungerührt platt.

Bei allen kraftfahrerischen Anstrengungen während der Fahrt verwöhnt die Servolenkung des alten DAF mit damals ungekannter Leichtigkeit. Mit zwei Fingern und vielen Umdrehungen lässt sich am großen, bakelitschwarzen Lenkrad der Kurs des Hängerzuges kontrollieren. Einen Tempomaten habe er sich am meisten gewünscht, ruft Frans Slenders gegen den kernigen Schlag des 11,6-Liter-Motors an. Das unkomfortable, weil dauerhaft durchgestreckte Gasbein ersetzte der findige DAF-Liebhaber durch eine Reihe verschieden langer Holzstöcke, die – eingeklemmt zwischen Pedal und Armaturenbrett – als analoger Tempomat den Motor unter Dampf hielten. Heute muss der DAF aber nicht mehr schwer arbeiten, sondern nur noch historisch schön sein und seine Geschichte erzählen: wieso die überschaubare Bordelektrik mit einem Dutzend Schmelzsicherungen über die Runden kam, das Innenbeleuchtungskonzept gerade mal aus einer kleinen Innenrundleuchte bestand und die einzeln zu schaltenden Scheibenwischermotoren servicefreundlich neben den küchenspritztütenähnlichen Luftdüsen saßen. Und warum man am ganzen 2600 nur eine Handvoll Kunststoffteile entdeckt. Damals dominierte solides Blech – vom Kühlergrill über das Cockpit bis zum Kotflügel. Nacktes Metall ist im Super-Space-Cab-Haus des hochgeschossenen Enkels nirgends zu entdecken. Während die Oldie-Mannschaft mit Hitze, Lärm und Schaltarbeit beschäftigt ist, gleitet das Lkw-Raumschiff scheinbar schwerelos über die Straße. Ein gedämpftes Wort reicht, um zu kommunizieren. Um Klimatisierung, Gangwahl, Fahrtempo bis hin zur Abstandskontrolle kümmert sich der „Truck of the Year 2018“ ganz alleine. Demofahrer Niek, 32, gibt nur noch den Kurs am Multifunktionslenkrad vor. Knapp 25 Liter Durchschnittsverbrauch signalisiert das Infodisplay bei der drehzahlreduzierten Fahrt im großen Gang. Sein Lkw-Opa 2600 nahm sich trotz 300 PS weniger Motorleistung gut und gerne 36 bis 40 Liter zur Brust. Dafür musste der alte Kämpfer auch richtig ranklotzen. Der Verbrauch war damals egal. „Man hat am Samstag vollgetankt und fertig!“, weiß Frans noch genau. „Das hat niemand aufgeschrieben ...“

Nach einer romantischen Fahrt über Alleen vorbei an alten Bauernhäusern zum Fotoklassiker an der Windmühle klingt das Gipfeltreffen der Truck-Elite aus. Der XF schaltet sich mit diskretem Leerlaufsäuseln nach kurzer Zeit automatisch ab. Sein kongenialer Ahne von 1970 will per Hebelzug dekomprimiert werden und macht mit seinem letzten, schmatzenden Auspuffseufzer verdient Feierabend. Ihre Fahrer Frans und Niek sind beide begeistert. Der eine vom ehrlichen Charme des stählernen Stars, der andere von der Hightech-Faszination des modernen preisgekrönten Nachkommen. Nach dem Rendezvous der Generationen kehren beide wieder zu ihren treuen Trucks zurück – alte Liebe rostet nicht, und die junge Liaison hat ganz genau so Bestand!



*Das limitierte XF-Jubiläums-Modell zum 90. Geburtstag wartet mit einem wahrhaften Luxuspaket im Super Space Cab auf. Das verstehe ich unter echter Wertschätzung für **den Fahrer!***

Niek Vervoort, **DAF Demofahrer**



TECHNISCHE DATEN

DAF 2600	Typ	DAF XF 530
1970	<i>Baujahr</i>	2018
DAF DKA 1160, Reihensechszylinder	<i>Motor</i>	DAF MX 13, Reihensechszylinder
11,6 l	<i>Hubraum</i>	12,9 l
230 PS (169 kW) bei 2200/min	<i>Max. Leistung</i>	530 PS (390 kW) bei 1675/min
825 Nm bei 1300/min	<i>Max. Drehmoment</i>	2600 Nm bei 1460/min
Unsynchronisiertes Zwölfganggetriebe mit Split/Range-Gruppe, ZF AK 6/90	<i>Getriebe</i>	automatisiertes Zwölfganggetriebe, ZF Traxon 12TX 2620
4,75 m	<i>Radstand</i>	3,80 m
7540 kg	<i>Leergewicht Motorwagen</i>	8610 kg *
40 000 kg	<i>Zul. Gesamtgewicht mit Dreiaxshänger</i>	40000 kg
36-40 l/100 km	<i>Durchschnittsverbrauch</i>	25-28 l/100 km
100 km/h	<i>Höchstgeschwindigkeit</i>	89 km/h (abgeriegelt)
Frans und Roland Slenders, Bergeijk	<i>Besitzer</i>	DAF Trucks NV, Eindhoven

* (mit 90 % gefülltem Tank und 75 kg Fahrer)

GIANENRICO GRIFFINI

ist Präsident der internationalen Jury des „Truck of the Year“ und schreibt seit mehr als drei Jahrzehnten über Nutzfahrzeuge. Der in Mailand lebende Ingenieur legt seinen Fokus vor allem auf hervorragende innovative Technik.

Expertensache

Was unterscheidet den ITOY-Award von anderen Auszeichnungen?

Ich denke, dafür gibt es eine ganze Reihe von Gründen. Vielleicht zuerst einmal der historische Hintergrund: Der „Truck of the Year“-Award wurde 1977 vom bekannten britischen Lkw-Experten Pat Kenneth aus der Taufe gehoben. Eine fünfköpfige Fachjournalistenjury sollte erstmals die beste Neuerscheinung der Nutzfahrzeugbranche prämiieren. Im Laufe von 40 Jahren ist die Jury auf heute 30 Mitglieder angewachsen, die alle relevanten Nutzfahrzeugmärkte des gesamten europäischen Kontinents sowie der wichtigsten Weltmärkte wie China, USA, Brasilien, Indien, Australien und Südafrika abdecken. Damit ist die ITOY-Organisation nicht nur die größte und traditionellste, sondern auch flächenmäßig am weitesten verbreitetste Nutzfahrzeugjury der Welt. Diese Qualitäten sind das Fundament für den nachhaltigen Erfolg und das Renommee des „International Truck of the Year“. Wir haben im Rahmen unserer Testfahrten und Präsentationen der Kandidaten die Möglichkeit, die neuen Produkte ausgiebig zu prüfen und zu bewerten. Dann führen wir eine demokratische Wahl durch, in der jedes Jurymitglied seine Wertungspunkte nach eigener Einschätzung verteilen kann. Die ITOY-Wahl ist folglich kein Schönheitswettbewerb, sondern auf Basis von Expertenmeinung die beste Lkw-Wahl der Welt!

Dieses Jahr haben die DAF CF/XF den Oscar der Truckbranche klar für sich entscheiden können. Was waren die wichtigsten Gründe für den Titelgewinn?

Vielleicht das wichtigste Argument: Die neuen DAF sind rundherum sehr gut ausbalancierte Fahrzeuge. Das beinhaltet den kompletten Antriebsstrang – das perfekte Zusammenspiel von Motor, Getriebe und Hinterachse. Als Resultat punktet der DAF mit sehr guter Fahrbarkeit und einer daraus resultierenden hervorragenden Gesamtwirtschaftlichkeit. Dazu haben das neue Fahrerhauskonzept und das gelungene Außen- wie Innendesign dem DAF in die Karten gespielt. Die neuen DAF sind keine Blender, sondern rundum solide, ansprechend gebaute Trucks, die ihrem Betreiber genauso wie dem Fahrer viel zu bieten haben.

Was sind die wichtigsten Wahlkriterien?

Wir haben ein breites Spektrum an Bewertungskriterien, die den Einsatz beim Unternehmer ziemlich genau widerspiegeln. Das sind natürlich die Wirtschaftlichkeitskennziffern wie Verbrauch, Fahrleistung, Umweltfreundlichkeit, Leergewicht und Wartungskosten – kurz die TCO (Total Costs of Ownership, Gesamthaltungskosten). Darüber hinaus zählt heute das Thema Sicherheit auch aktiv auf das Kostenkonto der Betreiber ein. Und natürlich ist es auch der Komfort für den Fahrer, der bei unserer Wahl berücksichtigt wird. Schließlich ist ein zufriedener Fahrer auch ein guter Fahrer, der maßgeblich die Einsatzkosten mitbestimmt.

Die neuen DAF-Baureihen CF/XF gewinnen 2018 mit dem Titel „International Truck of the Year“ (IToy) die weltweit bedeutendste Auszeichnung für die Lkw-Industrie. Jury-Präsident Gianenrico Griffini erklärt die Gründe.

Interview: Oliver Willms



Die Fahrer haben einen sehr hohen Einfluss auf die Einsatzkosten.

Gianenrico Griffini, ITOY-Präsident



Zu Ihrem Jubiläum

senden wir beste Glückwünsche.

DEKRA gratuliert DAF Trucks herzlich zum 90-jährigen Bestehen. Wir freuen uns auf die weitere gemeinsame Wegstrecke.



Alles im grünen Bereich.

[MX-13] Der Durchzugstarke

530 PS/390 kW bei 1675 U/min
2500 Nm ab 1000 U/min
2600 Nm ab 1000 U/min*

483 PS/355 kW bei 1600 U/min
2350 Nm ab 900 U/min
2500 Nm ab 900 U/min*

428 PS/315 kW bei 1600 U/min
2150 Nm ab 900 U/min
2300 Nm ab 900 U/min*

* im höchsten Gang bei Direktgang-
getrieben, bei Overdrive-Getrieben
in den beiden höchsten Gängen

[MX-11] Der Vielseitige

449 PS/330 kW bei 1600 U/min
2200 Nm ab 900 U/min
2300 Nm ab 900 U/min*

408 PS/300 kW bei 1600 U/min
2000 Nm ab 900 U/min
2100 Nm ab 900 U/min*

367 PS/270 kW bei 1600 U/min
1800 Nm ab 900 U/min
1900 Nm ab 900 U/min*

SIEBEN AUF EINEN STREICH

BIS ZU SIEBEN PROZENT
WENIGER VERBRAUCH.
WIE GEHT DAS?

AUF DER SUCHE NACH
DEN GEHEIMNISSEN DER
TECHNIK GUCKEN WIR
DEM XF UNTERS BLECH.

Text: Michael Kern

OB MOTOR, GETRIEBE ODER ACHSEN

des aktuellen DAF: Im Zuge der Mission „Downspeeding“ ist beim gesamten Triebstrang fast kein Stein auf dem anderen geblieben.

Gemünzt ist das Schlagwort „Downspeeding“ auf folgendes fahrphysikalische Phänomen: Für den überwiegenden Betriebszustand der Teillast gilt, dass niedrige Drehzahlen einen besonders günstigen Verbrauch mit sich bringen. Um dem Rechnung zu tragen, braucht es zuallererst mehr Kraft im Drehzahlkeller. Wenn Abstriche bei Laufkultur, Geräuschentwicklung und Fahrbarkeit nicht infrage kommen, wird daraus aber ein anspruchsvolles Unternehmen.

MISSION ERFÜLLT: BIS ZU SIEBEN

Prozent weniger Verbrauch stehen zu Buche. Alle MX-13- und MX-11-Motoren von 370 bis 480 PS sind jetzt auf ein früheres Erreichen des maximalen Drehmoments getrimmt. Statt bei 1000 U/min wie vorher stellen nahezu all diese Motoren ihre maximale Kraft jetzt schon bei 900 Touren bereit. Das erst macht es möglich, länger übersetzte Hinterachsen als bisher zu fahren, die das Drehzahlniveau bei Autobahntempo 85 km/h dann auf die gewünschten Werte senken. Um rund 100 Umdrehungen bei Autobahntempo 85 km/h reduziert zum Beispiel die neue Übersetzung von 2,21 gegenüber der vorher längsten Variante (Übersetzung 2,38) das Drehzahlniveau bei Autobahntempo 85 km/h. Auf rund 1000 Touren statt vorher 1100 U/min zeigt dann der Drehzahlmesser bei fernverkehrstypischer Bereifung 315/0 R 22,5.

DIE SACHE MIT DEM DOWNSPEEDING

hat aber auch einen Haken. Denn je niedriger die Drehzahl, desto geringer ist eben auch die Leistung. Um das zu kompensieren und obendrein ein möglichst langes Verweilen im besonders verbrauchsgünstigen, direkt übersetzten höchsten Gang zu gewährleisten, griffen die Techniker zu einem besonderen Kniff: „Multi Torque“ heißt das Bereitstellen einer Extraportion Drehmoment zwischen 900 und 1125 Umdrehungen, das den Motoren noch mehr Biss im Drehzahlkeller bringt. 100 bis 150 Nm beträgt dieser Zuschlag, den es für Direktganggetriebe im höchsten Gang und für Overdrive-Getriebe in den zwei obersten Gängen gibt. Aber auch besonders lange Hinterachsübersetzungen können tückisch sein: Denn manchmal resultiert daraus eine zu lange Übersetzung für die unteren Gänge, was beim Anfahren am Berg oder beim Rangieren zulasten der Kupplungs-Lebensdauer gehen kann. Wichtig ist daher für ein gelungenes Downspeeding, dass zwischen Motor und Hinterachse ein Getriebe mit entsprechend hoher Spreizung den Kraftfluss praxisgerecht portioniert.

ZAHN(RAD)PFLEGE

***DAS ZF-TRAXON** hat mit 99,7 Prozent nicht nur den höchsten Wirkungsgrad in seiner Klasse, sondern gehört auch zu den Leisesten seiner Art: 6 dB weniger als beim Vorläufer empfindet das Ohr als gut ein Drittel weniger laut. Eingangsdrehmomente von bis zu 3400 Nm kann das neue Traxon-Getriebe übertragen, dessen Plattform modular aufgebaut, kompakt gehalten – und für Hybridisierung vorbereitet ist. Lieferbar sind sowohl Zwölf- als auch 16-Ganggetriebe, jeweils in Direktgang- oder Overdriveversion. Außergewöhnlich hoch ist beim Traxon die Getriebespreizung, die bei den Direktganggetrieben 16,69, bei den Overdrive-Versionen sogar 16,78 erreicht. Zur Software gehören verschiedene Fahrprogramme, deren Spektrum vom Eco- bis zum Offroadmodus reicht. Und auch das Angebot an Sonderfunktionen ist lückenlos. Ob Rollfunktion, spezieller Rangiermodus, Start-Stopp-Automatik oder Freischaukel-Funktion: Bis hin zum GPS-gestützten, vorausschauenden Tempomaten lassen es die Traxon-Getriebe an keiner Finesse fehlen.*

99,7
PROZENT

KLASSENBESTER
WIRKUNGSGRAD



UND GENAU DARAUF ist das neue Traxon-Getriebe ausgelegt, das DAF jetzt serienmäßig für XF sowie CF liefert. Ausgestattet mit neuester Software, liegen bei den Traxon-Getrieben zudem Schaltgeschwindigkeit sowie -komfort auf einem ganz neuen Niveau. Besser und effizienter denn je sind auch Streckenerkennung, das Einsetzen des Freilaufs und das gesamte Marsch-Management per vorausschauenden Tempomat PCC (Predictive Cruise Control). Das bringt eine Menge beim Spritsparen. Rechnen wir einmal zusammen: Das Herz des Lkw, der Motor, geht mit besonders gutem Beispiel voran. Dessen Hardware ist – von den Einspritzdüsen über die Abgasrückführung bis hin zu den Kolben – auf breiter Front erneuert. „Drei Prozent“, so sagen die Techniker, seien allein damit schon beim Verbrauch gewonnen.

IM SPRITSPAR-RANKING FOLGEN DIE neuen Traxon-Getriebe. Mit 1,7 Prozent weiterer Ersparnis stehen sie an zweiter Stelle. Dicht auf den Fersen schließt sich an: die neue Software, die sich ihrerseits mit bis zu 1,5 Prozent am Knausern beteiligt. All das macht unterm Strich schon einmal 6,2 von insgesamt 7,0 Prozent, die der DAF von heute sparsamer läuft als sein Vorgänger.

UND DIE RESTLICHEN 0,8 PROZENT?

Da schnappen sich aerodynamische Verbesserungen wie die neue Sonnenblende, teilweise Abdichtung des Kühlergrills oder die Verlängerung der Radkästen mit 0,5 Prozent gleich einmal den Löwenanteil. Somit angelangt bei 6,7 von 7,0 Prozent Verbrauchersparnis, bleiben als kleiner Rest noch 0,3 Prozent. Deren Herkunft: 0,2 Prozent trägt das neue Klima-Management bei, das nun luft- statt wassergesteuert arbeitet – und somit als weiterer intelligenter Nebenverbraucher auftritt (wie zum Beispiel auch die neue variable Ölpumpe).

SIEBEN PROZENT AUF EINEN STREICH:

Fehlen nur noch klitzekleine 0,1 Prozent. Und da kommt die neue Abgaseinheit ins Spiel. Mit ihrem schlanken Wesen schafft sie nicht nur mehr Luft am Chassis und bei der Nutzlast, sondern trägt auch genau jene 0,1 Prozent an Verbrauchersparnis bei, die den stolzen Betrag von sieben Prozent erst vollmachen.

DANKESCHÖN

FÜR DEN SUPPORT an die Werner Noll GmbH & Co. KG aus Künzell. Der DAF-Partner ließ sich auf unser etwas spezielles Fotoshooting ein und stellte mit Thomas Frings (an Hinterachse und Motor) sowie Manfred Stiel (Motor) sogar noch die perfekten Models.

HYPOID-ACHSE

[1347]

Übersetzungen 2,39–4,10

[1344]

Übersetzungen 2,05–4,11

Die ungewöhnlich großen Zahnräder für diese spritsparenden Hinterachsen fertigt DAF komplett im eigenen Werk.





90 Jahre
DAF
Herzlichen Glückwunsch!



Smart Transportation.



**Innovationen
für Ihren
Transportalltag.**

Mit Trailern und Aufbauten von Schmitz Cargobull zuverlässig ans Ziel kommen. Heute und in Zukunft.

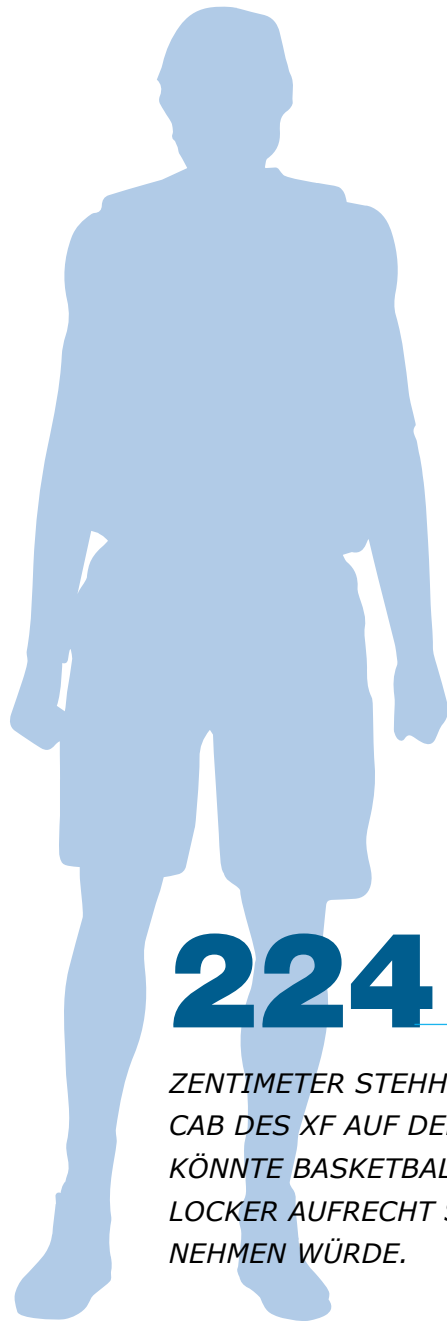


www.cargobull.com

Mehr Infos: +49 (0) 2558 81-7001

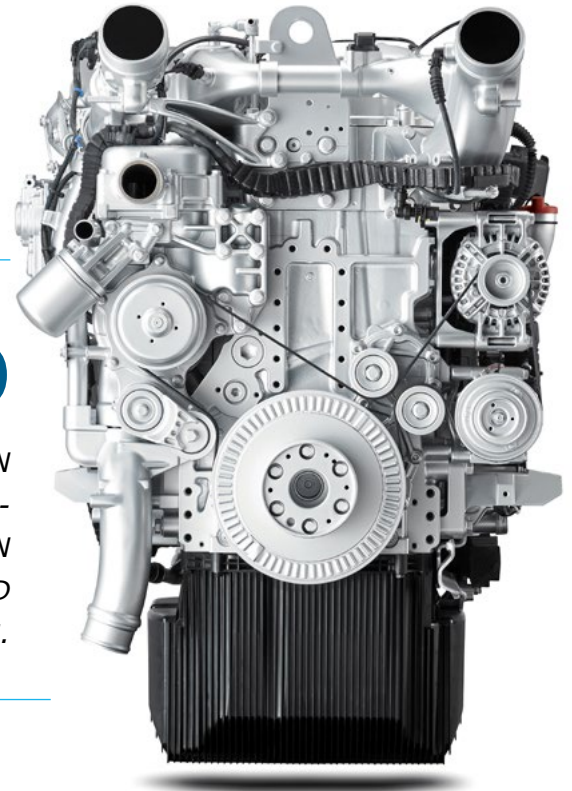
FAKTEN UND ZAHLEN

Wer beeindruckt seine Freunde und Kollegen nicht gerne mit besonderem Insiderwissen? Wir leisten hier mal ein wenig Support und geben zu: Manches hat uns sogar selbst überrascht.



450.000

MX-MOTOREN LAUFEN WELTWEIT. IN NORD-AMERIKA UND AUSTRALIEN AUCH IN PETERBILT- UND KENWORTH-TRUCKS.



100 Kilometer

Reichweite hat der DAF CF Electric im rein elektrischen Modus und mit 40 Tonnen Gesamtgewicht.

224

ZENTIMETER STEHHÖHE BIETET DIE SUPER SPACE CAB DES XF AUF DER BEIFAHRESEITE. DAMIT KÖNNTE BASKETBALLER DIRK NOWITZKI NOCH LOCKER AUFRECHT STEHEN, BEVOR ER PLATZ NEHMEN WÜRD.

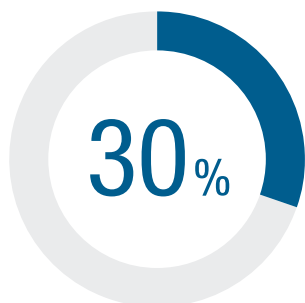


7 Prozent weniger Spritverbrauch erreicht die neue Generation des DAF XF und CF.



6 Kilometer kann der 40-Tonner-Hybrid-Lkw DAF Convenient rein elektrisch fahren.

58 Länder gibt es weltweit, in denen DAF Trucks unterwegs sind.



MARKTANTEIL in Holland. DAF ist dort Marktführer, wer hätte das gedacht? Aber genauso auch in Polen, Ungarn und Großbritannien.



8.680.000

TESTKILOMETER ABSOLVIERT DIE NEUE FAHRZEUGGENERATION VON DAF IM FELDVERSUCH, BEVOR DER ERSTE KUNDE SIE ERWERBEN KONNTE.

44,5

ZENTIMETER Durchmesser und 42 Zähne hat das große Tellerrad der Hinterachse SR 1344. Es sorgt für niedrige Drehzahlen und besonders günstigen Verbrauch bei DAF XF und CF.

200

km/h schafften die 1.200 PS starken DAF Dakar Trucks X1 und X2 aus den späten 80er-Jahren auf der härtesten Rallye der Welt. Fahrer Jan de Rooy gelang es damit, selbst die schnellsten Pkw-Renner zu überholen.



1958

kam der erste DAF Pkw auf den Markt. Der Ausflug in die Welt des Automobilbaus dauerte bis 1975. Sympathieträger sind die kleinen Flitzer bis heute, weltbekannt durch ihre Variomatic, mit der sie vorwärts und rückwärts gleich schnell fahren konnten.



BLUEBOOK STYLE

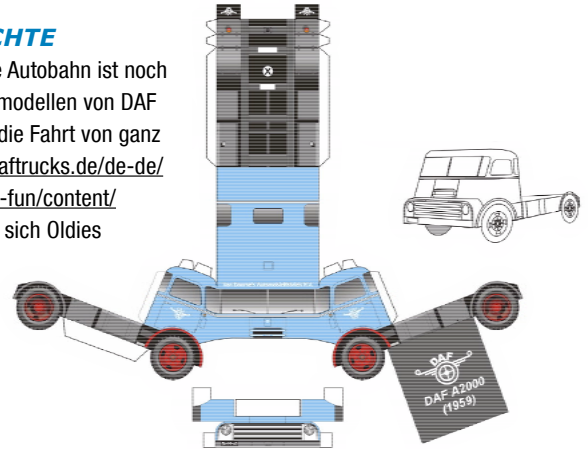
Wir haben ein paar schicke Sachen gefunden, die deinen Style im Job oder in der Freizeit perfekt unterstreichen. Und klar, es hat mit unserem Lieblingsthema zu tun – meistens.

WORKOUT Wieder mal unterwegs zu Hause? Kein Grund, auf das Workout zu verzichten. Spaß macht das mit dem IVIM Speed Rope für knapp 10 Euro bei Amazon. Es ist in der Länge einstellbar und hat Kugellager am Drehgelenk. Sport ist wichtig, weil gesund. Daher unterstützt DAF Lkw-Fahrer mit einem bockstarken und preisgekrönten Projekt. Zu finden auf: www.trucker-workout.com.



LEICHTGEWICHTE

Kids an Bord, und die Autobahn ist noch lang? Mit den Papiermodellen von DAF Trucks verkürzt sich die Fahrt von ganz alleine. Unter www.daftrucks.de/de-de/news-and-media/daf-fun/content/paper-models lassen sich Oldies und aktuelle Modelle herunterladen, Schere und Kleber aber nicht.



ZEITREISEN

Passend zu unserer Lieblingsfarbe präsentiert die Marke Diesel ihre neue Uhren-Kollektion „Heavy Transparency“. Der Name deutet den Mix von Transparenz und Farbverläufen schon an. Die Reihe startet bei 149 Euro, der abgebildete Chronograf namens „Mega Chief DZ 4487“ haut ein Loch von 239 Euro in die Kasse, soll aber bis 50 Meter wasserdicht sein.

GESCHENK

Jetzt wird es ein bisschen gemein. Das Set mit Vollleder-Reisetasche, Waterman-Kugelschreiber, ledernem Kartennetui und der coolen Jacke mit Lederapplikationen sowie der Zeichnung des 90-Jahre-Jubiläums-DAF XF gehört zum Auslieferungsumfang des auf 250 Stück limitierten Editions-XF. Alle, die nicht so einen schicken DAF bekommen, sei der Blick auf www.dafshop.com empfohlen – pure style.



MACCHINA

Italien ist noch weit? Macht nichts, hier kommt die mobile Espressomaschine für unterwegs. Sie verarbeitet gemahlene Kaffee oder Kapseln und kann sogar Milchschaum herstellen. Sie hat einen Red Dot Design Award gewonnen und ist bei Amazon gerade von 69 auf 49 Euro reduziert worden.



KUNSTWERK Mitten in der Schlussproduktion dieses Magazins kam uns der Gedanke, die schönsten Fotos in einen Wandkalender zu packen. Das edle Stück ist satte 60 x 40 cm groß und mit 19,90 Euro eigentlich viel zu günstig für die ganze Arbeit, aber was tut man nicht alles. Zu beziehen auf <https://shop.eurotransport.de>.

Gut bremsen. Besser fahren. Intarder!

Jetzt noch stärker! Der neue DAF XF und CF mit dem stärksten ZF-Intarder aller Zeiten: 15% mehr Bremskraft. Voll eingebunden ins Bremsenmanagement und optimal abgestimmt mit dem weltweit ersten modularen Getriebekonzept ZF-TraXon komplettiert der ZF-Intarder das Antriebstrangsystem des Truck of the Year 2018.

Die hydrodynamische Strömungsbremse ZF-Intarder ermöglicht Bremsen ohne Fading und Verschleiß, entlastet die Betriebsbremsen um bis zu 90 Prozent und senkt dabei gleichzeitig die Wartungskosten über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs. Zusätzlich profitiert die Umwelt von reduzierten Bremsstaub- und Lärmemissionen. zf.com/Intarder

ZF gratuliert
zum
90-jährigen
Jubiläum



see. think. act.





Darf ein Nutzfahrzeug auch einfach schön sein?

Wie viel Emotion steckt in einem Lkw-Design von heute?

Wir alle wissen, dass das Aussehen bei einem Lkw mehr als bei jedem anderen Fahrzeug von den gesetzlichen Vorgaben bestimmt wird. Man versucht also in den vorgegebenen Maßen so viel Lebensraum wie möglich zu schaffen. Deswegen ist das Lkw-Design eher vom pragmatischen One-Box-Design des Fahrerhauses geprägt. Unsere Aufgabe ist es, diesem Funktionsdesign Charakter und eine gewisse Emotion zu verleihen. Wenn man einen Lkw sieht, ist das meist aus weiter Entfernung. Deswegen ist ein klares grafisch geprägtes Gesicht ohne viele kleinteilige Designelemente ausschlaggebend, um einen Truck sofort zu erkennen und wiederzuerkennen. Das neue DAF-Gesicht haben wir diesbezüglich sehr erfolgreich umgesetzt.

... und mit einer Botschaft versehen?

Natürlich! Jedes Baumuster und jede Entwicklungsstufe transportiert über das Design eine Aussage. Beim neuen XF liegt der Fokus auf der Qualität eines Premiumproduktes. Wenn man diesen Truck zum ersten Mal sieht, hat man logischerweise noch keine Erfahrungen mit ihm. Und die meisten Innovationen bei einem neuen Truck liegen nun einmal unter der Außenhaut. Die Aufgabe des Designs ist es, die wesentlichen Charakterzüge des gesamten Fahrzeuges auf einen Blick zu vermitteln. Die silbern gehaltenen Elemente in der Frontpartie unterstreichen beispielsweise den Premiumanspruch des XF. Das gesamte Erscheinungsbild symbolisiert souveräne Stärke, ohne dabei aggressiv zu wirken. Dadurch stellt sich schon auf den ersten Blick das Gefühl ein: „Das ist ein toller Truck, der erfüllt meine Anforderungen!“ Ich versuche immer ein Design zu kreieren, das die Story des Lkw von selbst erzählt, ohne dass man viel sagen muss.

Was ist die Story des XF?

Die erzählt Folgendes: Wir haben eine Menge Innovationen geschaffen, um die Wirtschaftlichkeit des Fahrzeugs weiter zu verbessern, wir haben den größten Lebensraum in der Kabine, wir haben die Aerodynamik an diesem Fahrzeug so konsequent wie noch nie genutzt. Der Trick ist dabei, so viel Luft wie benötigt, beispielsweise zur Kühlung, zu nutzen und den Rest der Luft so widerstandsarm wie möglich um das Fahrzeug zu leiten. Deswegen haben wir uns verstärkt um das Kühlergrilldesign gekümmert, um die Radien der Fahrerhausecken und die Abdeckung der Spalte zwischen Fahrerhaus und Chassis. Das sind die Stellen mit den stärksten Luftturbulenzen. Das ist nicht ganz trivial, da diese Komponenten während der Fahrt in Bewegung zueinander sind.

TANTE EMMA 2050

Das DAF-Creativ-Team um Design-Chef Bart van Lotringen hat sich auch mit einem Lieferkonzept für die Innenstädte beschäftigt.

Mobile Paketdepots mit Elektroantrieb und Allradlenkung transportieren dabei die Sendungen von stadtnahen Verteilzentren in die Citys. Die temporären Anlaufpunkte sorgen für Kommunikation, wie es früher der Tante-Emma-Laden tat. „Menschen kommen nicht ohne soziale Kontakte aus“, erklärt van Lotringen. „Das bietet unser Konzept auf seine eigene Weise.“



Reine Formsache

*Das Design der neuen DAF
kombiniert geschickt Nutzwert
mit Emotion. Chefdesigner
Bart van Lotringen verrät die
Geheimnisse erfolgreicher
Produktgestaltung.
Interview: Oliver Willms*





Meine Aufgabe als Industriedesigner ist es, die Wünsche der Transporteure und Fahrer in eine perfekte Form umzusetzen.

Bart van Lotringen
Design Director
DAF Trucks

Wie entsteht heute das Design eines neuen Trucks?

Bereits am Computer kann man das Verbesserungspotenzial recht gut simulieren, was wir als Vorschlag einbringen. Wir haben dazu ein starkes Team an Aerodynamikern, die Erfahrungen aus der Formel 1 mitbringen. Die meisten Leute glauben nicht, dass diese praktische Form durchaus auch aerodynamisch sein kann. Deswegen geben wir dem Design bewusst auch ein paar sichtbare aerodynamische Akzente an der Kabine mit auf den Weg.

Design muss auch im Innenraum seine Wirkung haben ...

Natürlich, das ist ganz normal. Wenn Sie in einem Haus zehn Jahre lang wohnen, werden Sie auch einmal die Möbel verrücken oder das Design auffrischen. Menschen verändern sich und damit auch die Ansprüche an Ergonomie und Gestaltung. Dazu hören wir sehr genau auf die Wünsche und Erfahrungen unserer Kunden - und zwar Unternehmer wie Fahrer gleichermaßen. Sie geben uns ein sehr wertvolles Feedback aus der Praxis, das wir im Design umsetzen können. Sie bremsen uns aber auch ein, wenn wir mal eine zu verrückte Idee haben, die mit der Praxis nicht kompatibel ist. Ich sehe meine Rolle als Industrie-Designer, nicht als Künstler. Meine Aufgabe ist es, eine passende Lösung für reale Anforderungen zu schaffen. Die Kunden entscheiden, ob unsere Arbeit erfolgreich ist!

Wenn die Kunden das neueste DAF-Design zum ersten Mal sehen, sind Sie mit Ihren Designgedanken schon weiter in der Zukunft?

Ganz klar! Das Design der Zukunft wird auch wieder von den Vorgaben des Gesetzgebers bestimmt. Wir müssen das Design in einem vergleichsweise kleinen Lebensraum auch konsequent an die Anforderungen der Fahrer anpassen. Die Durchschnittsstatur hat sich über die Jahre ebenso verändert wie die Bedürfnisse an den Arbeits- und Lebensraum in der Kabine. Design kann mehr als nur schön oder praktisch sein. Mit gutem Design können wir mit dazu beitragen, gute Fahrer im Job zu halten und neue Fahrer hinter das Steuer zu locken. Die große Kunst ist es, die Komfort- und Ruhefunktionen im Fahrerhaus mit den Funktionen des praktischen Arbeitens zu verbinden, ohne dabei jeweils Abstriche machen zu müssen.

Denken Sie das Interieurdesign der Fahrerhäuser wird sich künftig grundlegend verändern?

In der schweren Klasse können verlängerte Kabinen extra Lebensraum möglich machen. Das gilt aber nicht für alle Lkw-Typen. Eine größere Kabine bedeutet mehr Gewicht, mehr Vorderachslast, geringere Bodenfreiheit vorne. Die Fahrer wollen ein praktisches bequemes Bett, in dem sie sich schnell und ohne Umbauarbeit erholen können. Nach wie vor bleibt aber der ergonomisch optimierte Fahrerplatz mit einem Premium-Sitz das wichtigste Kriterium für die Fahrer.

Was ist Ihr Lieblingsdetail beim Lkw-Design?

Ich mag am liebsten das praktische Design vom Innenraum, bei dem Nutzwert stark im Vordergrund steht. Aber auch Details wie unsere ins Hochdach integrierten Skylights sind wahre Design-Ikonen, die wir bei den Kostenrechtern mit vielen guten Argumenten durchsetzen konnten. Mit dem integrierten Einbau der Dachleuchten wird die Aerodynamik nicht gestört. Sie sehen: Auch hier gehen Vernunft und Emotion wieder Hand in Hand.

BART VAN LOTRINGEN

Nach einem abgeschlossenen Masterstudium als Industriedesigner sowie dem Master-Titel für Fahrzeugdesign auf dem renommierten Royal College of Art in London arbeitet Bart van Lotringen insgesamt neun Jahre als Fahrzeugdesigner bei Volvo Pkw in den Niederlanden und Schweden. Nach einem einjährigen Engagement als Senior Designer beim Zulieferer Johnson Auto Controls wechselte der Familienvater im Jahr 2000 zu DAF, wo er seit 2002 als Design Director das Konzern-Designsteam leitet.





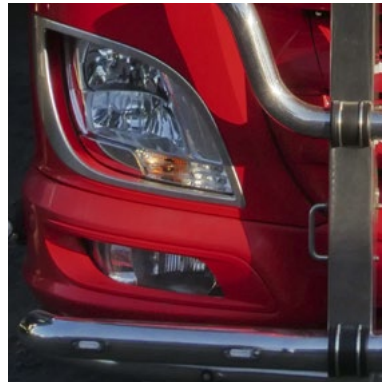
90 JAHRE DAF: WIR GRATULIEREN!

Von den Anfängen in einer kleinen Werkstatt bis zu einem weltweit etablierten Anbieter innovativer Transportlösungen: DAF blickt auf 90 erfolgreiche Jahre zurück. Als langjähriger Partner freuen wir uns, diese Erfolgsgeschichte gemeinsam mit DAF fortzuschreiben. MEILLER gratuliert zum 90. Jubiläum!

HINGU CKER

**Lkw sind die Aushängeschilder
der Transporteure. Wir wollten
wissen, welche Wirkung
ihre Farben auslösen, und haben
einen Experten befragt.**

Text: Regina Weinrich



Autofahrer stehen auf Grau,

Silber, Schwarz und Weiß. So sind seit mehr als zehn Jahren gut drei Viertel aller Neuwagen lackiert, konstatiert das Fachblatt „auto motor und sport“ Anfang des Jahres. Seriöses Silber, machtvoll Schwarzes und auch das preisgünstige Weiß haben durch teure Telefone mit Apfellogo an gefühlter Wertigkeit gewonnen. Ein Revival erlebt auch der einstige Marktführer Blau. Vor 20 Jahren war es noch mit knapp 25 Prozent Marktanteil die häufigste Farbe bei den Pkw, dann ging es zugunsten der unbunten Farben in den Keller, 2017 kletterte Blau wieder über die 10-Prozent-Marke. Es soll mit Sympathie und Freundlichkeit assoziiert werden und steht – aufgepasst – für Ferne und Weite. Also ideal für Trucks? Unbedingt, aber nicht ausschließlich.

Rot steht für die Liebe

und auch für Energie und Wärme, dient aber gleichzeitig als Warn- und Verbotssfarbe. Nicht zuletzt die Ampel an der Kreuzung hat hier weltweit standardisierend gewirkt. „Deshalb verbinden wir auch mit Grün die Bedeutung: Alles in Ordnung, es geht weiter“, sagt Christoph Witzel, der sich als Psychologe an der Universität Gießen mit der Wahrnehmung von Farben befasst. In früheren Zeiten wurde das inzwischen als umweltfreundlich und gesund belegte Grün eher als Symbol für Gift oder Ekelregendes gesehen, Gelb kann Fröhlichkeit bedeuten, und Blau muss nicht grundsätzlich mit Kühle verbunden werden, es vermag auch Kreativität zu fördern. „Blaue Firmenlogos werden als vertrauenswürdig und kompetent wahrgenommen“, weiß der Wissenschaftler.

Frauen in roter Kleidung haben eine anziehendere Wirkung auf Männer, als wenn sie etwa in Blau daherkommen. Der Vergleich zum ungleich massiveren Lkw mag hier etwas hinken, doch bei Fahrzeugen wurde Rot gerne als Zeichen der Aktivität verwendet. Nicht umsonst ist es die bevorzugte Farbe berühmter Sportwagenhersteller. „Vor allem bei Männern bewirkt Rot auch einen Eindruck von Aggressivität und Dominanz, sowohl bei sich selbst wie auch bei anderen“, sagt Witzel. So schüchtern Fußballer im roten Trikot eher ihre Gegner ein und haben größere Chancen, zu gewinnen. Wenn Rot mit Schwarz, der Farbe des Todes, kombiniert wird, soll sich der Effekt noch einmal steigern. Zwar lässt sich mit dem Fußball viel erklären, doch auf der öffentlichen Straße liegen heute eher die Eleganz und der Ausdruck von Kompetenz im Trend.

Auch der Kulturkreis spielt

eine Rolle. Farben können anderswo eine völlig andere Bedeutung haben. Witzel führte dazu eine internationale Studie durch. Danach ist in den industrialisierten Ländern Blau die am meisten



„Blau ist in Industrieländern die am meisten genannte Lieblingsfarbe“

Christoph Witzel, **Psychologe**

verbreitete Lieblingsfarbe, Ureinwohner von Papua-Neuguinea aber ziehen beispielsweise Gelb- und Rottöne vor. Um ein positives Rot kommt man jedenfalls nirgendwo herum. In China etwa steht es für Glück und Freude, hat aber im 20. Jahrhundert nicht nur hier auch einen politischen Anstrich bekommen. Trotzdem Vorsicht: Der Rote Platz in Moskau ist außen vor und eigentlich nur schön, denn bei seiner Entstehung hatte die russische Sprache lediglich ein Wort für die beiden Bedeutungen „rot“ und „schön“. Das Gleiche gilt auch für die Hausfarben der Speditionen, die das Farbleid ihrer Flotte so gut wie nie als politisches Statement sehen.

Unsere kunterbunte Welt

jenseits der Natur ist eine Erfindung der Neuzeit. Leuchtende Farben waren früher teuer und Kirche



Psychologe Christoph Witzel erforscht im Labor der Gießener Universität die Wirkung der Farben auf den Menschen.

Auffallen um jeden Preis? Nein, die Firma Glomb nutzt krachendes Pink auch als Abschreckung gegen Langfinger.

Wuttke-Trans setzt mit seiner Hausfarbe Grün auf Dynamik und freie Fahrt. Das liegt im Trend.



Mit Blautönen will das Bruchsaler Traditionsunternehmen Welz Kompetenz und Vertrauenswürdigkeit symbolisieren.



Fotos: Uwe Schepp (2), Steffen Löffler (1), Bianca Heinzelbecker (1), Glomb (1)

und Königen vorbehalten. So wurde das hochherrschafliche Purpurrot aus im Mittelmeer lebenden Schnecken gewonnen – 10.000 Tiere für ein Gramm. Und aus kostbarem Lapislazuli wurde Blau hergestellt. Das änderte sich grundlegend mit dem Aufschwung der chemischen Industrie. Heute lässt sich bei Fahrzeuglacken jeder beliebige Farbton herstellen, den das menschliche Auge wahrnehmen kann. In den Anfängen des Automobilbaus wurden noch Ölfarben mit dem Pinsel aufgetragen, farblich orientierte man sich an Pferdewagen. Schwarz, Dunkelbraun oder Dunkelgrün lagen im Trend, helle Töne waren schwierig herzustellen und kaum erschwinglich. Die Entwicklung von Kunstharzlacken sorgte hier für einen immensen Fortschritt, und seit den 1950er-Jahren wurden die Fahrzeuge in den Farben Elfenbein, Himmelblau oder Geranienrot immer heller und bunter.

Farben verändern sich nicht nur mit Einfalt und Intensität des Lichts, sie folgen auch der Mode. Als nach den unkonventionellen 1970er-Jahren die nächsten Jahrzehnte im Pkw-Bereich Strenge und dunkle Lacke auf die Straßen brachten, hatten viele Transportunternehmen für

sich schon längst den richtigen Ton getroffen – und behielten ihn. Der Fuhrpark ist schließlich eine Konstante im Unternehmen, die selbst eine Botschaft transportiert. Sie lautet vielfach: Solidität. „Unsere Lkw haben die Farbe, die der Vater 1945 ausgesucht hat“, sagt Manfred Welz, Gesellschafter der Firma Welz aus Bruchsal. „Das gewährleistet einen hohen Wiedererkennungswert und ist unser Markenzeichen“, hebt er hervor. Ganz ähnlich sieht das Georg Wuttke: „Das in den 70er-Jahren von der Firma Henschel übernommene Grün und Rot strahlt die Beständigkeit aus, die wir verkörpern wollen“, betont er. Lediglich ein Touch Elfenbein sei hinzugekommen, jetzt sei die markante Farbgebung selbst Teil der Unternehmensidentität. Es geht aber auch anders. Beim Glomb Container Dienst in Bremerhaven war man ständig auf der Suche nach den abgestellten Lkw. Sichtbarer sollten sie sein, und das wurde mit einer Lackierung in Magenta erreicht. Das fällt nicht nur auf, sondern schreckt zugleich auch Diebe ab. Mit Rot allein hätten die Norddeutschen das nicht geschafft.

Die Brüder Hub und Wim van Doorne
in den 60er-Jahren.



1928

Hub van Doorne gründet in Eindhoven seine kleine Reparaturwerkstatt.



1932

Mit den ersten elektrisch geschweißten Chassis steigen die Brüder van Doorne in die Anhängerproduktion ein.



1948

Das Firmenlogo der Van Doorne Aanhangwagen Fabrik (DAF) stellt eine symbolisierte Achse mit Rad und Federung dar.



1959

In den neuen Frontlenker-Typen werkelte ein 5,75-l-Dieselmotor, der erstmals von einem Turbolader auf 165 PS gebracht wird.



1961

Der DAF 2100 debütiert mit kompakter Kabine als Sattelzugmaschine oder Mehrachser für Hängerzüge.



1979

Ein Jahr nach Hub van Doornes Tod wird die Anhängerproduktion eingestellt. Die Mittelklasse kommt erneuert auf den Markt.



1985

Mit innovativer ATI-Motorentechnik und SpaceCab-Fahrerhaus fährt das Topmodell DAF 3800 technologisch vorneweg.



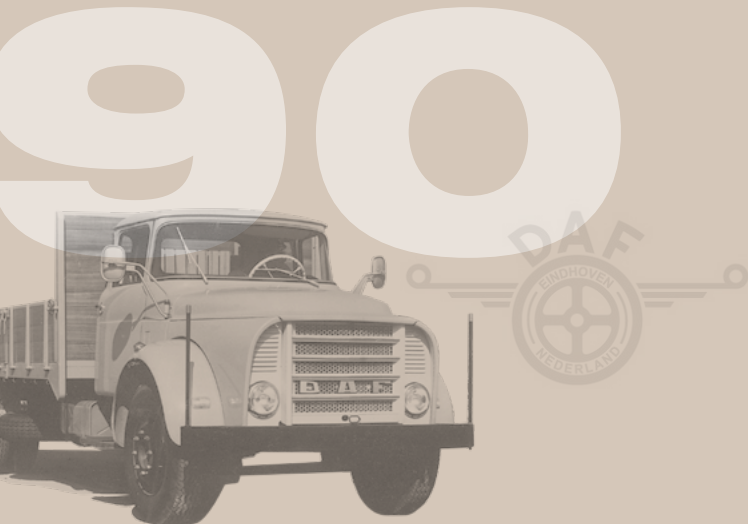
2005

Das neue Spitzenmodell der schweren Reihe heißt XF105. Unter dem Großraumhaus arbeiten neu entwickelte MX-Motoren.



2011

DAF startet die Lkw-Produktion in Brasilien. Die neuen ATe-Antriebsstränge optimieren weiter den Kraftstoffverbrauch.



DAF feiert seinen 90. Geburtstag. Und genauso lange steht der holländische Hersteller für grundsolide, aber auch innovative Technik. Die ersten zwei Jahrzehnte widmete sich die Van Doorne Aanhangwagen Fabrik (DAF) voll und ganz dem klassischen Anhängerbau. **Mit dem Beginn** der eigenständigen Lkw-Produktion in der Nachkriegszeit setzten die genösten Gebrüder van Doorne technische Highlights wie den Turbolader mit geregelter Ladeluftkühlung oder das erste echte Großraumfahrerhaus in die Tat um. **Technischen Moden** rannten die Niederländer dagegen nie hinterher. Erst wenn neue Technologie ihre Feuerprobe bestanden hatte, hielt sie Einzug unter dem volumengrößten Fahrerhaus im europäischen Lkw-Bau. Damit hat sich DAF bei den Fahrern, aber auch bei den Unternehmern viele Freunde gemacht.

1928



2018



1949

Die stetig gewachsene Firma steigt in die Nutzfahrzeugproduktion ein. Hier ein Bus mit servicefreundlichem Schubladenmotor.



1950

Der erste komplett eigene DAF-Lkw, der „Siebenstreifer“ (am Kühlergrill), debütiert als 3-, 5- und 6-Tonner.



1957

DAF eröffnet sein Motorenwerk, der neue DAF 2000 DO steigt mit 165 PS und 32 t Gesamtgewicht in den Fernverkehr ein.



1958

Mit dem knuffigen Daffodil bekommt der Konzern Pkw-Zuwachs: 30 PS und die legendäre Variomatik sorgen für Vortrieb.



1962

Mit dem komplett neuen Fernverkehrsmodell 2600 mit Großraumhaus setzt DAF europaweit neue Maßstäbe.



1965

DAF eröffnet das Fahrerhauswerk im belgischen Westerlo. Der urige Hauber-Typ A18 läuft vom Band. Hub van Doorne geht in Pension.



1970

Mit der Baureihe F 1600-F 2000 debütiert eine komplett neue Fahrzeugeneration, erstmals mit Kippkabinen.



1973

Das neue DAF-Flaggschiff 2800 mit verbreitertem Großraumfahrerhaus geht mit ladeluftgekühlten 11,6-l-Sechszylindern ins Rennen.



1986

Die leichten DAF 600/800/1000 Verteiler-Lkw aus der Leyland-Kooperation runden das Lkw-Angebot nach unten ab.



1987

Geburt eines Bestsellers: Die komplett neue Baureihe 95 etabliert sich auf Anhieb in der ersten Liga der Fernverkehrs-Lkw.



1994

Das neue SuperSpaceCab-Großraumhaus auf dem DAF 95 bietet den Fahrern mehr Lebensraum als alle Mitbewerber.



1998

Mit den mittelschweren Baureihen 65 und 75 bis hin zum schweren 85 komplettiert DAF sein Angebot in allen Einsatzklassen.



2017

AF zeigt die Studie des Hybrid-XF „Convenient“ mit bis zu 6 km reiner Elektrofahrt. Der „EcoChamps“ folgt 2018 nach.



2018

DAF feiert sein 90. Firmenjubiläum. Die rundum erneuerten CF/XF tragen die Krone des „Truck of the Year“ 2018.



Fotos: DAF NV

Neunzig Jahre **DAF**



Die Farbenlehre bei Thomas Beton ist eine ganz eigene. Das gilt auch für die Wahl und die Gestaltung der neuen Fahrmischer.

Text: Ralf Johanning



**PERFEKTES
GRAU**





Im DAF gibt es kein
Ruckeln oder Haken. Er fährt
sich *wunderbar ruhig*.

Thomas Weber
Berufskraftfahrer am Standort Kiel



Frühaufsteher: Zu
Arbeitsbeginn bei Sonnen-
aufgang entfaltet sich
eine ganz besondere
Atmosphäre im Kieler
Werk von Thomas Beton.



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.

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.

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.



Leuchtkraft: Die Firmenfarben geben dem Fahrmischer auf DAF CF Fahrgestell einen unverwechselbaren Look.



sorgen für den perfekten Beton für jedes Bauwerk

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.*



B. Rainer Brings
Geschäftsführer Thomas Beton in Deutschland



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

Dirk Nickelsen
Fuhrparkleiter



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. Das automatisierte 12-Gang-Traxon-Getriebe sorgt für ein sanftes Schalten. „Wenn sich die ersten Eindrücke der

Aus einem Guss:
Vom Fahrmischer fließt der Baustoff direkt in die Betonpumpe.

neuen Lkw bestätigen, besteht die Möglichkeit, dass DAF eine der anderen Marken aus dem Fuhrpark verdrängt“, analysiert der Fuhrparkleiter. Auch die Zusammenarbeit mit dem Aufbauhersteller 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.



Den Film zu Thomas Beton sehen Sie unter:

www.fernfahrer.de/beton
oder per Smartphone
den QR-Code scannen



Tour auf Tour: Nachdem der Beton für den fünften Stock abgeliefert und die Schütte gesäubert ist, tritt Thomas Weber den Rückweg zum Werk an.

Charakter- sache

*Cheftechniker Ron Borsboom
über Qualität von Design,
aktuelle Motorcharakteristik
und neue Fahrerhauskonzepte.*

Interview: Oliver Willms

RON BORSBOOM

Der erfahrene Ingenieur zeichnet seit 18 Jahren für die technischen Innovationen bei DAF verantwortlich. Als Vorstandsmitglied stellt er auch die Weichen für die kommenden Techniktrends wie Platooning, Hybridisierung oder Elektrifizierung.





Lassen Sie uns über Freunde sprechen. Wenn man in den neuen DAF einsteigt, fühlt man sich so, als wäre man bei einem Freund zu Hause: aufgeräumt, gemütlich und ansprechend. Wie würden Sie denn Ihr jüngstes Mitglied in der DAF-Familie sehen?

Genau so: wie einen guten Freund! Alles ist da, wo es hingehört, man fühlt sich auf Anhieb wohl. Ein Lkw-Cockpit muss ein Arbeitsplatz sein, der perfekt sitzt: ein angenehmer Raum, um Pause zu machen und ein perfektes Umfeld zum Übernachten im Fahrerhaus. Diese drei wesentlichen Kriterien im Innenraum haben wir in den letzten dreißig Jahren konsequent immer weiter fast bis zur Perfektion verbessert. Unser XF-Fahrerhaus ist so etwas wie ein Lebensraum, an den sich die Fahrer gewöhnt haben. Schließlich möchte man ja auch nicht alle zwei Jahre umziehen. Gutes Design bezieht sich natürlich nicht nur auf den Innenraum. Unser neuer XF ist eine Visitenkarte für den Unternehmer. Er transportiert auch außen optisch die Botschaft von Innovation und Hightech. Das Design muss praktisch sein, professionell, aber auch attraktiv. Denn wir wollen unsere hohen inneren Qualitäten natürlich auch nach außen hin dokumentieren. Das Wichtigste in unserer Firmenphilosophie: Der Kunde darf nie enttäuscht werden. Auch das sind die Pfeiler einer guten Freundschaft. Es geht auch beim Truck nicht nur um Optik, sondern auch Charakter!

Zum guten Charakter eines Trucks gehört seine Sparsamkeit. Wie lässt sich der Spagat zwischen Wirtschaftlichkeit und guter Fahrbarkeit meistern?

Das muss durchaus kein Widerspruch sein. Durch weitere Verbesserungen am kompletten Antriebsstrang konnten wir die Effizienz des Antriebs erheblich steigern. Konkret bedeutet das: Weniger Kraftverlust in Motor, Getriebe und Achsen erzeugt ein durchgängig hohes Transporttempo bei niedrigerem Verbrauch. Dazu gehört auch die richtige Wahl des Drehmoments für die entsprechende Fahrsituation. Lange bei niedrigen Drehzahlen im größten Gang bleiben, ist die DAF-Antriebsphilosophie. Das bedeutet effektives Kraftstoffsparen ohne Abstriche bei der Transportgeschwindigkeit. Mit einer Extraportion Drehmoment im höchsten Gang verliert der Truck ohne Schaltunterbrechung kaum Tempo. Effizientes Fahren bedeutet dabei auch die Wirkung des intelligenten GPS-gestützten Tempomaten in die Vortriebsarbeit mit einzubeziehen. Die wesentliche Botschaft lautet heute, wenn man in bergigen Strecken unterwegs ist: Lass die Finger vom Schalthebel. Dein Truck managt die Situation am besten!

Fast ein Schritt ins autonome Fahren. Das ändert auch den Fahrstil des Fahrers?

Natürlich! Immer mehr Fahrer nutzen heute konsequent die technischen Möglichkeiten von automatisierter Schaltung, Freilauf und GPS-Tempomat, um Kraftstoff zu sparen - das ist effizientes Fahren, und zwar ohne Tempoverlust.





Der Dieselantrieb wird auf Langstrecken noch lange seine dominierende *Rolle spielen*.

Ron Borsboom, **Director Product Development**

Heute reden viele vom elektrisch betriebenen Lkw. Wird das Hybrid-Konzept im schweren Lkw, wie im DAF Ecochamps eindrucksvoll dargestellt, eine Serienchance haben?

Die Kosten sind dabei die größte Herausforderung. Es gibt einige technisch hoch interessante Komponenten: die Bremsenergieerückgewinnung etwa - eine Leistung, die wir heute quasi ungenutzt wegwerfen. Der Transfer dieser Energie in das Antriebsmanagement gestaltet sich heute noch schwierig und vor allem teuer.

Teilen Sie die Euphorie der US-amerikanischen Anbieter von vollelektrischen Langstrecken-Lkw?

Wir schauen uns natürlich alle Optionen immer an. Die Chancen für einen vollelektrisch betriebenen Fernverkehrs-Lkw kann ich aber in den nächsten fünf bis zehn Jahren nicht erkennen.

Wenn Sie den schweren DAF noch einmal komplett auf einen weißen Blatt Papier entwickeln könnten, wie würde er aussehen?

Da sind wir wieder bei den eingangs angesprochenen Qualitäten: Ein Fernverkehrs-Lkw müsste den Fahrer bei seiner Arbeit und Freizeit im Fahrerhaus optimal unterstützen, genügend Wohn- und Arbeitsraum bieten. Womit wir letztlich wieder bei einer kubischen Kabine wären, die einfach am meisten Raum zu bieten hat.

Also eine Art ewiges Leben für die aktuelle XF-Kabine?

Niemand, auch keine Kabine hat ein ewiges Leben! Der DAF der Zukunft hat Bauplatz für noch mehr integrierte Sicherheits- und Assistenzsysteme, er bietet Platz für innovative Designlösungen wie eine kompakte Fronthaube. Bei allem Designfreiraum würde das Kabinenende aber unweigerlich in einer viereckigen Form an den Laderaum anschließen. Ich kann Ihnen versprechen: Wir werden zusätzliche 50 Zentimeter Bauraum an einem Kurzhaubenkonzept äußerst intelligent nutzen. Zum Beispiel mit einer aktiven Staudruck-Motorkühlung, um die Antriebskraft effizient zu nutzen. Und zahlreichen weiteren technischen Highlights. Wenn ich Ihnen allerdings heute schon jetzt alles verraten würde, hätten wir in der Zukunft keine Überraschungen mehr.



WIR MACHEN SELBST JUBILARE SCHNELL WIEDER FLOTT!
LANGLEBIG. VERFÜGBAR. WIRTSCHAFTLICH.



• ERSATZTEILE FÜR LKW • ERSATZTEILE FÜR ANHÄNGER/AUFLIEGER

www.trpparts.com

