

WINTER/FRÜHJAHR 2022

DAF

IN ACTION



DAF XF, XG, XG⁺:

**NEUE MASSSTÄBE IN DER
BRANCHE HINSICHTLICH
EFFIZIENZ, SICHERHEIT
UND KOMFORT**



XF XG XG⁺

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

GRÜNER FAHREN, MEHR ERREICHEN



FUELMAX ENDURANCE

**MEHR NACHHALTIGKEIT.
AUF MEHR ROUTEN.**

GOODYEAR.EU/TRUCK

Sie suchen Reifen, die Ihre Emissionen und die Dieselposten senken? Gerne. Und wie steht es mit Reifen, die Traktion und Haltbarkeit bieten, auf Landstraßen genauso wie auf Autobahnen? Mit FUELMAX ENDURANCE bekommen Sie beides: Robustheit und Kraftstoffeffizienz. Traktion und niedrige Emissionen.

Besuchen Sie unsere Website oder sprechen Sie Ihren Goodyear-Händler an.

GOODYEAR

INS SCHWARZE GETROFFEN

DAF hat mit XF, XG und XG+ voll ins Schwarze gezielt und damit sowohl bei Unternehmern als auch bei Fahrern den Nerv getroffen. Zur richtigen Zeit das effizienteste Fahrzeug und die größten Fahrerhäuser anzubieten ist ein gelungener Schachzug, den ich meinen Kollegen in der Entwicklung und im Design hoch anrechne.

Ihnen, liebe Unternehmer und Fahrer, ist die neue, preisgekrönte Fahrzeuggeneration von DAF gewidmet. Marktführende Effizienz trifft auf unübertroffenen Fahrerkomfort, und das bei deutlich verbesserter Sicherheit im Straßenverkehr. Ich persönlich fand es ein wenig schade, dass wir am 9. Juni eine rein digitale Einführung erlebt haben. Aber die Tatsache ändert nichts an dem Erfolg unserer neuen Baureihen, die von der ersten Minute an für Begeisterung sorgten. Erst im Spätsommer und Herbst letzten Jahres konnten sich Journalisten, Unternehmer und Kunden von den Qualitäten der Fahrzeuge überzeugen: beim Ride'n'Drive im spanischen Malaga, auf der NUFAM in Karlsruhe und im Eindhoven Werk. Ich habe mich sehr über die vielen Komplimente, aber auch die wertvollen fachlichen Anregungen gefreut. Im November zeichnete eine internationale Expertenjury die neue Fahrzeuggeneration zum „International Truck of the Year 2022“ aus – der Ritterschlag der Nutzfahrzeugbranche. Das macht uns alle bei DAF sehr stolz.

Doch in letzter Konsequenz entscheiden die Zahlen über den Erfolg einer Marke, und das sind die verkauften Stückzahlen. Hier sind wir trotz schwieriger Begleitumstände mit den ersten Auswertungen sehr zufrieden – viele tausend Fahrzeuge wurden bereits in den ersten Monaten verkauft, obwohl zu diesem Zeitpunkt noch niemand im Fahrzeug gesessen hat, geschweige denn damit gefahren ist. Aber vielleicht gehört auch das dazu, wenn man die Zukunft gestalten will.



Mit freundlichen Grüßen
Willem van Sambeek
 Geschäftsführer DAF Trucks Deutschland GmbH

4 Laut der IToY-Jury stehen die neuen DAF-Modelle XF, XG und XG+ für den Beginn einer neuen Ära

8 Richard Zink, Director Marketing & Sales: „Die Kundenerfahrung ist mehr als nur ein Lkw“

11 Der neue XG+ im täglichen Einsatz

14 Aufgrund von Fahrermangel steht der Transportsektor vor großen Herausforderungen

18 DAF-Lkw stehen bei den Taiwanern hoch im Kurs

22 Vor genau einem Vierteljahrhundert wurde DAF Trucks Teil von PACCAR

24 Der Müllabfuhrwagen erledigt seine Arbeit äußerst leise

28 Das zweite und dritte Leben eines DAF

30 Neuigkeiten



4



18



14



24

Gianenrico Griffini, Vorsitzender der Jury bei der Wahl zum „International Truck of the Year“:

„DER BEGINN EINER NEUEN ÄRA“

„International Truck of the Year“ ist zweifellos die renommierteste Auszeichnung, die ein Lkw-Hersteller in Europa erhalten kann. „Als erste Lkw, die gemäß den neuen europäischen Vorschriften für Maße und Gewichte entwickelt wurden, läuten die DAF-Modelle XF, XG und XG+ eine völlig neue Ära ein“, so Gianenrico Griffini, Vorsitzender der Jury. „Sie haben den Sieg verdient.“

Von Rob van Tilburg



Die Auszeichnung „International Truck of the Year 2022“ wurde auf der Solutrans-Ausstellung für Nutzfahrzeuge im französischen Lyon von Gianenrico Griffini, Vorsitzender der Jury, an Harry Wolters, Vorstandsvorsitzender von DAF Trucks, verliehen.

Jedes Jahr ist die Bekanntgabe des Gewinners der Auszeichnung zum „International Truck of the Year“ ein spannender Moment, auf den sich die gesamte Lkw-Branche freut. Und aufgrund der Tatsache, dass die Wahl des endgültigen Siegers durch die Meinungen von nicht weniger als 24 führenden Fachjournalisten und Fachzeitschriften aus ganz Europa entschieden wird, ist diese Auszeichnung umso wertvoller.

BEITRAG ZUR TRANSPORTEFFIZIENZ

„Gemäß den Regeln geht die Auszeichnung an einzelne Lkw oder an Modellbaureihen, die im vergangenen Jahr auf den Markt gebracht wurden und den größten Beitrag zur Transporteffizienz leisten. Denn genau darum geht es beim Straßentransport von heute“, so der Italiener Gianenrico Griffini. „Es wird eine lange Liste von Kriterien wie technologische Innovation, Fahrerkomfort, Sicherheit, Fahreigenschaften, Kraftstoffverbrauch, die zum Umweltschutz ergriffenen Maßnahmen und natürlich die Gesamtbetriebskosten berücksichtigt.“

MEHR WERTSCHÄTZUNG FÜR DIE LKW-BRANCHE

Die Auszeichnung wurde zum 36. Mal verliehen. „Es ist beeindruckend, die enormen technologischen Entwicklungen zu sehen, die vor allem in den letzten fünf bis zehn Jahren gemacht wurden, um Lkw noch kraftstoffsparender, noch sauberer und vor allem noch effizienter zu machen“, erläutert Griffini. „Ich finde, dem sollte mehr Beachtung und Wertschätzung entgegengebracht werden.“ Der Vorsitzende der Jury bezieht sich nicht nur auf die Bemühungen im Bereich Motorentwicklung, sondern auch auf die zahlreichen elektronischen Systeme, die dem Fahrer helfen, jeden Tropfen Kraftstoff optimal zu nutzen. „Predictive Cruise Control, EcoRoll, Geschwindigkeitsregelung für Bergabfahrten mit Vorschau – all dies sind hochmoderne Technologien, die dem Fahrer die Arbeit erleichtern und gleichzeitig den Kraftstoffverbrauch senken. Ein moderner Lkw ist eine Hightech-Maschine, und die DAF-Modelle der neuen Generation sind ein herausragendes Beispiel dafür.“

ALLES BEGANN IM JAHR 1976 ...

Die Wahl zum „International Truck of the Year“ wurde 1976 in Großbritannien ins Leben gerufen, als der inzwischen verstorbene Chefredakteur des „Truck Magazine“, Pat Kennett, den damals neuen Seddon Atkinson SA200 testete. Er war der Ansicht, es handle sich um einen sehr innovativen Lkw, der der Konkurrenz in Bezug auf Komfort und Sicherheit weit voraus war. Daraus entstand die Idee für eine Auszeichnung als Anerkennung der neuesten technischen Entwicklungen bei Nutzfahrzeugen, von denen Unternehmer und Fahrer profitieren. Die Idee von Pat Kennett wurde begeistert von Andrew Frankl, Herausgeber des „Truck Magazine“, aufgenommen. Gemeinsam entschieden sie sich dafür, die Auszeichnung „Truck of the Year“ ins Leben zu rufen. 1977 erhielt Seddon Atkinson als erster Lkw-Hersteller die Auszeichnung. Der Schritt zum „International Truck of the Year“ wurde schnell vollzogen, als Kennet und Frankl im Folgejahr nach europäischen Kollegen suchten, die ihre Vision teilten. Heute besteht die Jury aus 24 Mitgliedern, die die wichtigsten europäischen Lkw-Magazine repräsentieren. In den vergangenen Jahren hat die IToY-Gruppe ihre Einflussphäre durch die Ernennung von „assozierten Mitgliedern“ in schnell wachsenden Lkw-Märkten wie China, Indien, Südafrika, Australien, Brasilien, Japan und im Iran weiter ausgedehnt.

1988 DAF 95



1998 DAF 95XF



2002 DAF LF



2007 DAF XF105



2018 Neuer DAF XF und XF



2022

XF, XG und XG+ der neuen Generation



IM EINKLANG MIT DEN EUROPÄISCHEN VORSCHRIFTEN

Laut Gianenrico Griffini ist die Tatsache, dass die neuen DAF-Modelle XF, XG und XG+ zum „International Truck of the Year 2022“ ausgezeichnet wurden, auf die Art und Weise zurückzuführen, wie DAF die neuen europäischen Vorschriften im Bereich Fahrzeugabmessungen umgesetzt hat. „Auf jeden Fall ist DAF der erste Lkw-Hersteller, der eine völlig neue Lkw-Baureihe auf den Markt gebracht hat, die vor dem Hintergrund dieser neuen Richtlinien entwickelt wurde“, erklärt er. „Und mal ehrlich: Wir haben auch erwartet, dass dies in einem Lkw-Design mit einer markanteren, stärker abgerundeten Nase resultieren würde. Es liegt jedoch auf der Hand, dass ein solches Design ein höheres Gewicht mit sich bringt und beispielsweise das Durchfahren von Kreiseln oder das Manövrieren wesentlich schwieriger machen würde. Die Tatsache, dass es DAF gelungen ist, die Aerodynamik um fast 20 Prozent zu verbessern, ist eine Anerkennung wert. Zusammen mit Optimierungen des Antriebsstrangs und beispielsweise weiteren

Gewichtsreduzierungen wurden ein geringerer Kraftstoffverbrauch sowie eine deutliche Reduzierung der CO₂-Emissionen erreicht. Und natürlich sind das Ergebnisse, die uns als Jury ins Auge stechen.“

NEUER MASSSTAB IN PUNCTO DIREKTE SICHT

Mit den neuen Vorschriften hatte die Europäische Kommission mehr im Sinn als eine weitere Effizienzsteigerung und Reduzierung des CO₂-Fußabdrucks. „Durch längere Fahrerhäuser kann die Verkehrssicherheit auf ein neues Niveau gebracht werden“, fährt Griffini fort. „Und DAF hat dies unter anderem in Form von größeren Scheiben umgesetzt, wobei die Gürtellinien weit nach unten gezogen sind. In Bezug auf die direkte Sicht wird damit wirklich ein neuer Maßstab gesetzt. Auch neue Technologien wie Digitalkameras und der sogenannte ‚Corner View‘ tragen wesentlich zur Sicherheit bei. DAF ist mit diesen Merkmalen nicht der erste Hersteller auf dem Markt, sondern hat sich mehr Zeit für die weitere Entwicklung genommen. Und das ist deutlich erkennbar.“



DER BEGINN EINER NEUEN ÄRA



HOHES NIVEAU

Griffini weist darauf hin, dass die DAF-Modelle der neuen Generation auch in Bezug auf den Fahrerkomfort das richtige Timing haben. „Europa steht vor einem großen Mangel an Fahrern“, merkt er an. „Für Transportunternehmen ist es sehr schwierig, gute Fahrer für sich zu gewinnen und zu halten! Der neue XF, XG und XG+ können Bewerber definitiv überzeugen. Der beeindruckende Einstellbereich für Sitz und Lenkrad, die erweiterte digitale Instrumententafel, die vollständig an die Wünsche des Fahrers angepasst werden kann, die Geräumigkeit, die Passgenauigkeit und Oberflächenverarbeitung sowie der extrem niedrige Geräuschpegel – sie alle setzen sehr hohe Maßstäbe. Und nicht zu vergessen der Schlafkomfort, für den DAF dank eines Betts mit einer Breite von 80 Zentimetern seit Jahren bekannt ist. Und ich habe noch nicht einmal auf die ausgezeichneten Fahreigenschaften der DAF-Lkw hingewiesen.“

BEREIT FÜR DIE ZUKUNFT

„Als Jury blicken wir natürlich auch in die Zukunft“, so Griffini abschließend. „DAF hat deutlich gemacht, dass die neue Generation von Langstreckenfahrzeugen auf einem neuen Chassis basiert, das auch für alternative Antriebsstränge geeignet ist. Eine vollelektrische Ausführung befindet sich in der Entwicklung, und als Mitglieder der Jury konnten wir bereits einen mit Wasserstoff angetriebenen XF der neuen Generation fahren. DAF untersucht derzeit das Potenzial von Wasserstoff als Kraftstoff für einen Verbrennungsmotor. Und nach meiner Erfahrung, die ich während einer kurzen Probefahrt gemacht habe, scheint dies eine vielversprechende Option zu sein. Genau wie die Zukunft der neuen DAF-Generation. Noch einmal: völlig zu Recht zum ‚International Truck of the Year 2022‘ gekürt.“ ■





DAF ERHÄLT ZUDEM DEN „TRUCK INNOVATION AWARD 2022“

Neben dem XF, XG und XG+ der neuen Generation, die als „International Truck of the Year 2022“ ausgezeichnet wurden, erhielt der XF Innovation Truck der neuen Generation mit Wasserstoffverbrennungsmotor den „Truck Innovation Award 2022“.

Der Truck Innovation Award ist ebenfalls eine Initiative der Jury des International Truck of the Year (IToY). Mit dessen Verleihung werden der tiefgreifende technologische Wandel und die Energiewende innerhalb des Automobilssektors gewürdigt.



„Diese spezielle Auszeichnung unterstreicht unsere Philosophie, dass wir die gesamte Palette an Technologien nutzen müssen, wenn wir eine Dekarbonisierung von Verkehr und Mobilität innerhalb der nächsten zehn Jahre erreichen wollen“, erklärt Ron Borsboom, verantwortlicher Leiter der Produktentwicklung bei DAF. „Die Wasserstofftechnologie wird neben batteriebetriebenen Lösungen, die wir bereits anbieten, und Hybrid-Lkw, die wir derzeit entwickeln, eine sehr interessante Option für die Zukunft werden. Die Auszeichnung mit dem ‚Truck Innovation Award 2022‘ zeigt auch, dass es für den Verbrennungsmotor dank neuer Generationen CO₂-neutraler Kraftstoffe noch eine vielversprechende Zukunft gibt. Es ist wichtig zu verstehen, dass ein Ende der Nutzung fossiler Brennstoffe keinesfalls automatisch zu einem Verbot von Verbrennungsmotoren führen sollte, insbesondere im Schwerlastbereich des Fernverkehrs.“

Ron Borsboom weiter: „Durch die Verwendung von Wasserstoff als Kraftstoff kann in vielen Bereichen auf ein bestehendes Verteilernetz zurückgegriffen werden: von der Ökostromerzeugung bis hin zum Ort, wo der Strom benötigt wird. Darüber hinaus sollten wir nicht vergessen, dass wir in Europa über umfassende Kenntnisse und über eine Vielzahl von Fertigungsstätten im Bereich der Verbrennungsmotortechnik verfügen.“

Gemäß den IToY-Regeln muss es sich bei den Nominierten für den „Truck Innovation Award“ um Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gewicht von über 3,5 Tonnen handeln, die mit einem alternativen Antrieb ausgestattet sind. Oder sie könnten spezielle Hightech-Lösungen in Bezug auf Konnektivität (ob halb- oder vollautonome Fahrsysteme), eine „Platooning“-Funktion oder „Over-the-Air“-Ferndiagnose umfassen.

Richard Zink, Director Marketing & Sales:

„ERWARTUNGEN ÜBERTREFFEN“

Mit der Einführung der DAF-Modelle XF, XG und XG⁺ der neuen Generation – vor Kurzem zum „International Truck of the Year 2022“ gewählt – läutet DAF eine neue Ära im Straßentransport ein. Das neue Flaggschiff stellt das größte Investitionsprojekt dar, das jemals in der Unternehmensgeschichte umgesetzt wurde – laut Richard Zink, Director Marketing & Sales, nicht nur in Bezug auf Produktentwicklung und neue Produktionsanlagen, sondern auch in Bezug auf Services, in die DAF weiterhin investiert.

Von Henk de Lange



Richard Zink



Die Modelle XF, XG und XG⁺ der neuen DAF-Generation stellen das größte Investitionsprojekt in der Geschichte von DAF dar.

„Der Lkw ist eigentlich nur Teil des gesamten Logistikpakets, das wir unseren Kunden anbieten können“, so Zink. „Wir bieten nicht nur Lkw, sondern auch Mehrwert.“ Und laut dem Marketing & Sales Director beginnt das alles mit dem DAF-Partner. „Lange bevor wir die DAF-Modelle der neuen Generation auf den Markt brachten, haben wir unsere DAF-Partner umfassend geschult“, erklärt er. „Und nicht nur die DAF-Partner selbst, sondern auch die Mechaniker in den Werkstätten.“ Und apropos DAF-Partner: In den letzten Jahren hat DAF auch stark in diesen Aspekt investiert, und Kunden können nun unsere Services an mehr als 1.000 Standorten weltweit in Anspruch nehmen. „Nahezu jeder DAF-Partner arbeitet als unabhängiges Unternehmen“, sagt Zink. „Daher haben sie alle die Art von Unternehmergeist, aufgrund dessen sie für den Kunden keine Mühen scheuen.“



Lange bevor DAF die neue Generation auf den Markt brachte, wurden umfassende Schulungen für die Mechaniker in den Werkstätten durch geführt.

PREMIUM

„DAF ist eine Premium-Marke, und eine Premium-Marke verdient ein Premium-Netzwerk aus DAF-Partnern“, fährt Zink fort. „Das bedeutet, dass Qualität, Service und Kundenerfahrung höchste Standards erfüllen müssen. Wir möchten weltweit die gleiche Qualität liefern können.“ Wie erreicht man das? „2020 haben wir unsere Standards für DAF-Partner neu gestaltet“, erklärt Zink. „Weil sich die Bedürfnisse und Anforderungen des Kunden im Laufe der Jahre verändert haben. Die neuen Partnerstandards ermutigen DAF-Partner, mehr in ihr Unternehmen zu investieren, um sowohl ihre Kundenerfahrung als auch ihr Unternehmen kontinuierlich zu verbessern. Das führt zu einer Win-win-Situation: Die Qualität der DAF-Partnerorganisation steigt und dies wiederum sorgt für eine höhere Kundenzufriedenheit. Denn das Hauptziel ist natürlich: zufriedene DAF-Kunden.“



Kunden können die DAF-Services jetzt an mehr als 1.000 Standorten weltweit in Anspruch nehmen

STETS VERBUNDEN

Gleichzeitig wurden mit der Einführung des XF, XG und XG+ wichtige Schritte im Hinblick auf die Services für diese neue Lkw-Generation unternommen. Die Liste der Innovationen sei lang, sagt Zink. Ein Beispiel ist das Online-Flottenmanagementsystem DAF Connect. „Eine Plattform, die kontinuierliche aktuelle Informationen zur Leistung einer Flotte liefert“, erklärt er. „Das hilft dem Kunden, den Überblick über die Logistikprozesse zu behalten und das Beste aus seinen Mitarbeitern und Fahrzeugen herauszuholen. So ermöglicht DAF Connect dem Navigationssystem beispielsweise die Anzeige von Verkehrsinformationen in Echtzeit, und es ermöglicht der Zentrale, den Fahrern die besten Routen zur Verfügung zu stellen. Stellen Sie sich vor, wie viel Kraftstoff, Zeit und Frust Sie sparen können.“



DAF Connect hilft dem Kunden, den Überblick über die Logistikprozesse zu behalten und das Beste aus seinen Mitarbeitern und Fahrzeugen herauszuholen.

EINZIGARTIG IN DER BRANCHE

Mit der Einführung des XF, XG und XG+ der neuen Generation führt DAF Over-the-Air-Updates für den Motor und die EAS-Systeme, das Fahrzeug-ECU, das Central Security Gateway (CSG) und DAF Connect ein. Auch für die neue DAF-Generation wurde eine völlig neue Infrastruktur für die Fahrzeugdiagnose entwickelt. Zink: „Ein verlängertes Wartungsintervall von bis zu 200.000 Kilometern bedeutet, dass die Wartung häufig nur einmal pro Jahr erforderlich ist. Das entspricht fünf Fahrten um die Welt, bevor eine Wartung für den Lkw fällig wird – einzigartig in der Branche.“

EUROPAWEIT

Und was die Wartung angeht, bietet DAF MultiSupport-Pakete für Wartung und Reparaturen auf europaweiter Basis an. „Dies trägt dazu bei, dass die Flotte perfekt gewartet und immer einsatzbereit bleibt. Ideal für den Kunden, der sich dann auf seine Kernaktivitäten konzentrieren kann.“

SICHERHEIT

Sicherheit – das ist der rote Faden, der sich durch das Gespräch mit Richard Zink zieht. „Ja, das möchten wir unseren Kunden bieten“, bestätigt er. „Und das gilt auch für die Finanzierung. Wenn Sie nach dem Kauf eines Fahrzeugs einen Finanzierungsvertrag mit PACCAR Financial abschließen, müssen Sie nur einen Vertrag für das gesamte Paket unterzeichnen, und Ihr Lkw ist sofort einsatzbereit. Schneller kann es nicht gehen.“ Abschließend merkt er an: „Wir haben eine neue Ära der verbesserten Integration zwischen Fahrzeugen und den begleitenden Services eingeläutet. Und in dieser Hinsicht bleibt unser Ziel unverändert: die Erwartungen unserer Kunden zu übertreffen.“ ■



NICHT VON DIESER WELT

JOST KKS – Trailerwechsel auf Knopfdruck

#futurenow – revolutionäres Satteln per Fernbedienung.
Vollautomatisch, schnell und sicher aus dem Fahrerhaus.
Ihr Start in die Zukunft der Logistik. **Bereit zum Beamen?**



kks-futurenow.com

Transporte Evertz GmbH

DIE BESTEN TESTEN

Von Frank Hausmann
Fotos von Steffen Löffler



Nachdem er mehr als 30.000 Kilometer im DAF XG+ zurückgelegt hat, ist Michael Evertz vollkommen überzeugt. Die DAF-Lkw der neuen Generation haben bei diesem deutschen Transportunternehmer, der Feldversuche für den niederländischen Lkw-Hersteller durchführt, einen hervorragenden Eindruck hinterlassen: Der Lkw beeindruckt nicht nur im Hinblick auf Platz, Komfort und Leistung, sondern insbesondere im Hinblick auf den Kraftstoffverbrauch.



DIE BESTEN TESTEN

Michael Evertz ist Geschäftsführer und Inhaber von Transporte Evertz im deutschen Mechnich in der Eifel. Er hatte das Glück, die DAF-Fahrzeuge der neuen Generation vor fast allen seiner Kollegen ausprobieren zu können. Sein Unternehmen war auch eines der wenigen, die die Gelegenheit hatten, das neue Flaggschiff von DAF im Rahmen eines großen Feldversuchs vor der offiziellen Einführung des Lkw auf der Straße zu testen.



ZEMENT UND KALK

Mit einer Flotte von Silo-Aufliegern und einem Kipper-Lkw transportiert Evertz Zement und Kalk für seine Kunden in der Betonindustrie. Einer von ihnen ist Ziegłowski, daher die Aufschrift auf seinem Lkw. Er verrichtet den Großteil seiner Arbeit in der Gegend um Aachen, Köln und Koblenz, transportiert aber auch Waren in die Region Münster, ins Saarland sowie in die Benelux-Länder. Sein Unternehmen transportiert Rohstoffe für Firmen, die auf Bodenstabilisierung und Abwasserbehandlung in Kläranlagen spezialisiert sind.

STETIGES WACHSTUM

Vor 15 Jahren beschlossen Michael Evertz und seine Frau, den Sprung zu wagen und als unabhängiges Transportunternehmen mit einem Lkw zu starten. Innerhalb von zwölf Monaten hatte das Unternehmen einen zweiten Anhänger für Sattelzugmaschinen erworben, und seitdem ist die Flotte dank einer kontinuierlichen Zunahme der Aufträge stetig gewachsen. Die Flotte besteht derzeit aus 15 Silo-Aufliegern, einem Kipper-Lkw und 13 Sattelzugmaschinen.

KEIN UNGLÜCK

Die Tatsache, dass Evertz 13 Sattelzugmaschinen betreibt, brachte ihm kein Unglück. Vor allem, wenn man bedenkt, dass nicht jeder die Möglichkeit hat, den neuen XG+ vor der offiziellen Einführung des neuen Flaggschiffs von DAF ausgiebig zu testen. Die Geschäftsbeziehung zwischen Evertz und DAF begann vor vier Jahren, als das Unternehmen nach Sattelzugmaschinen suchte, die sowohl kraftstoffsparend als auch sofort einsatzbereit waren. Michael Evertz fand schließlich seinen Weg zum DAF-Service- und Vertriebspartner Loven in Eschweiler. Dort wurde ihm sein erster DAF, ein XF 530, verkauft, und heute betreibt er vier dieser DAF-Fahrzeuge, die mit dem leistungsstärksten PACCAR-Motor versehen sind, der in der Flotte dieses Transportunternehmens für Schüttgut zu finden ist.

HERVORRAGENDE GESCHÄFTSBEZIEHUNG

Dies ist auf die hervorragende Geschäftsbeziehung zurückzuführen, die Evertz mit dem Loven-Team pflegt. „Natürlich sind der Kaufpreis, die

Gesamtbetriebskosten, Qualität, Leistung und Zuverlässigkeit die wichtigsten Kriterien für uns bei der Anschaffung eines neuen Lkw. Und DAF erfüllt all diese Kriterien. Wir legen zudem großen Wert auf unsere Beziehung zu dem DAF-Partner, der hinter dem Produkt steht, und alles läuft so reibungslos zwischen unserem Unternehmen und Loven, dass wir keinen Zweifel haben, uns für die richtige Lkw-Marke entschieden zu haben“, so Michael Evertz.

FEEDBACK

Evertz ist sehr großzügig, wenn es darum geht, seinen Fahrern die Möglichkeit zu geben, ihre Meinung zum Lkw-Innenraum zu äußern. Sie werden bei jeder Bestellung eines neuen Lkw voll eingebunden, was zu einem hohen Maß an Loyalität der Fahrer gegenüber dem Arbeitgeber und der Marke führt. Zudem weiß Michael Evertz genau, wovon er in Bezug auf seine Lkw spricht. „Ich fahre sie immer noch regelmäßig selbst und weiß den Komfort der DAF-Lkw bei jeder Fahrt zu schätzen, besonders bei langen Fahrten. Das liegt an dem enormen Platzangebot im Fahrerhaus, den komfortablen Sitzen, dem



„Ich bin sehr zufrieden mit der Spiegelkonfiguration und der daraus resultierenden perfekten Rundumsicht.“



Einer der größten Kunden von Evertz ist Ziegłowski, daher die Aufschrift auf seinem Lkw.

hervorragend konzipierten Armaturenbrett und der Leistung des Motors – Vorteile, von denen meine Fahrer auch profitieren sollen, da sie oft mehrere Tage unterwegs sind“, so Evertz.

HERZSTÜCK

Der 55 Jahre alte Transportunternehmer war auch an der Festlegung der Spezifikationen des DAF XG+ für den Feldversuch beteiligt. „Ich wollte einen Lkw mit dem größten Fahrerhaus und dem leistungsstärksten Motor. Der DAF XG+ 530 bietet alles, was das Herz eines Lkw-Fahrers begehrt. Das längere Fahrerhaus ist extrem geräumig. Kein anderes Lkw-Fahrerhaus bietet eine Stehhöhe von 2,20 m, endlosen Stauraum und 80 cm breite Betten über die gesamte Breite des Lkw, die elektrisch verstellt werden können“, erzählt Evertz mit großer Begeisterung.

HOHE QUALITÄT

Sehr beeindruckt ist er zudem von den hochwertigen Materialien und den Sitzen, die während der Ruhezeiten gedreht werden können, um im Fahrerhaus ein Gefühl wie im Wohnzimmer zu schaffen. Ganz zu schweigen vom digitalen Cockpit, der verstellbaren Lenksäule, die für einen optimalen Zugang weit nach vorn verstellt werden kann, und der voll integrierten Standklimaanlage.

SICHERHEIT UND NACHHALTIGKEIT

„Sicherheit und Nachhaltigkeit sind uns sehr wichtig“, erklärt Evertz. „Und deshalb bin ich mit der Spiegelkonfiguration und der daraus resultierenden perfekten Rundumsicht sehr zufrieden. Das liegt an dem wunderbar schlanken Design des Spiegelgehäuses“, fügt Evertz hinzu, der im neuen DAF bereits mehr als 30.000 Kilometer zurückgelegt hat. „Während der Nachtfahrten war ich wirklich sehr begeistert von den Voll-LED-Scheinwerfern, die zusammen mit den LED-Skylights für eine hervorragende Ausleuchtung der Straße sorgen. Ich bin auch sehr froh, dass DAF das gesamte Sortiment seiner Fahrerassistenz- und Sicherheitssysteme in diesem Lkw installiert hat.“

GUT GETARNT

Evertz muss immer noch schmunzeln, wenn er an die überraschten Blicke denkt, die ihm bei Lieferungen mit dem neuen DAF zugeworfen wurden. Zunächst konnten seine Kollegen den Lkw nicht identifizieren, den er fuhr. Der Grund dafür war, dass der neue Lkw gut getarnt war und sogar seine Logos und sein Kühlergrill verborgen waren. Daher war das Fahrzeug nicht als DAF-Fahrzeug zu erkennen. Was jedoch nicht getarnt werden konnte, war die enorme Größe des Fahrerhauses – ein Merkmal, mit dem Michael Evertz viele neugierige und bewundernde Blicke auf sich zog.

SCHWER BEEINDRUCKT

Neben dem äußeren Erscheinungsbild des Fahrzeugs, dem geräumigen Innenraum und der hervorragenden Verarbeitung ist Evertz auch sehr beeindruckt von der Straßenlage, der Lenkung und dem Antrieb des neuen DAF. „DAF hat es geschafft, den PACCAR MX-13-Motor noch effizienter zu machen“, sagt er. „Beim neuen XG+ verbrauchen wir bis zu fünf Liter weniger Diesel pro 100 Kilometer im Vergleich zu unseren DAF XF der aktuellen Generation. Stellen Sie sich nun einmal vor, wie viel wir bei einem Lkw einsparen, der bis zu 120.000 Kilometer pro Jahr zurücklegt! Das bedeutet eine erhebliche Senkung unserer Kraftstoffkosten.“

WICHTIGE ENTSCHEIDUNG

Die DAF-Lkw der neuen Generation haben Evertz geholfen, eine wichtige Entscheidung zu treffen. „Von nun an werde ich meine Flotte nur noch um DAF-Lkw der neuesten Generation erweitern. Dieser Test hat mich von der hervorragenden Fahrleistung, der Kraftstoffeffizienz und dem Komfort des DAF XG+ überzeugt.“ Eine Entscheidung, die von seinen Fahrern sehr begrüßt wird, da sie alle den Lkw mit dem größten Fahrerhaus auf dem Markt fahren möchten. Und je früher, desto besser. Einige von ihnen müssen etwas länger warten, aber die ersten beiden Lkw wurden bereits bestellt und werden bald an Transporte Evertz geliefert. ■

Mangel an Lkw-Fahrern

HERAUSFORDERUNGEN IN EUROPA WIE IM VEREINIGTEN KÖNIGREICH?

In den letzten Monaten führte der Mangel an Lkw-Fahrern zu dramatischen Schlagzeilen in Großbritannien. Die Briten sind aber nicht die Einzigen, die unter einem Mangel an Fahrern leiden. Obwohl das Problem in der EU noch nicht das Ausmaß der Krise in Großbritannien erreicht hat, könnte ohne eine Änderung der Politik auf dem Kontinent innerhalb weniger Jahre eine ähnliche Situation auftreten, einschließlich langer Warteschlangen an Tankstellen und leerer Regale in den Supermärkten. Die aktuell tätigen Lkw-Fahrer nähern sich schnell dem Rentenalter, und die Nachwuchskräfte sind rar gesät.

Von Bert Roozendaal und Richard Simpson

Das ist natürlich nichts Neues. Bereits seit vielen Jahren herrscht ein Mangel an Fahrern. 2016 war dieser Mangel fast so groß wie jetzt, und drei Jahre später warnte die International Road Transport Union (IRU) erneut davor, dass sich das Problem in ganz Europa stetig verstärkte. Die COVID-Pandemie sorgte zwischenzeitlich für eine Entspannung der Lage, da die Transportnachfrage zurückging und auch der Mangel an Fahrern auf nur 7 Prozent fiel. Angesichts des schnellen Konjunkturaufschwungs dürfte dieser Wert jedoch sehr bald auf 17 Prozent ansteigen. Es liegt auf der Hand, dass Handlungsbedarf besteht, was sowohl Arbeitgeberorganisationen als auch Politiker seit Jahren anmahnen. Aber trotz der Umsetzung einiger Maßnahmen – auch auf europäischer Ebene – scheint es kaum Fortschritte zu geben.

EIN ALTERNDER SEKTOR

Aus globaler Sicht besteht kein Mangel an jungen Nachwuchskräften, worauf die IRU bereits hingewiesen hat. Anders sieht es in Westeuropa aus, wo die Bevölkerung schnell altert und die aktuell tätigen Lkw-Fahrer noch schneller. Unter den aktuell tätigen europäischen Fahrern sind nur 5 Prozent unter 25 Jahre alt. Dafür gibt es mehrere Gründe. In einigen europäischen Ländern machen Transportunternehmen finanzielle und rechtliche Beschränkungen dafür verantwortlich. Der Erhalt des Lkw-Führerscheins kann bis zu 10.000 Euro kosten, und in einigen Ländern müssen Arbeitgeber zudem mit hohen Versicherungskosten und gesetzlichen Vorschriften kämpfen, die es Personen unter 21 Jahren schwer machen, Lkw-Fahrer zu werden. Hinzu kommt, dass andere Länder, in denen diese Beschränkungen nicht so streng sind, immer noch mit demselben Problem konfrontiert sind: mit einem Mangel an zuverlässigen Fahrern. Und das alles im Wissen, dass die große Gruppe von Fahrern ab 50 Jahren in den nächsten zehn Jahren in den Ruhestand gehen wird.

EINSTELLUNG UND BINDUNG

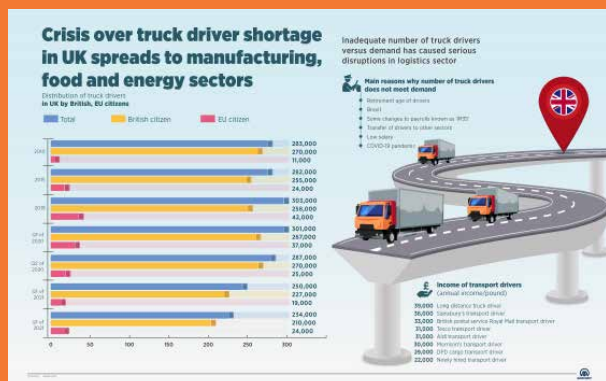
Seit den 1990er-Jahren können viele westeuropäische Transportunternehmen dank des freien Arbeitsmarkts in Europa Fahrer aus anderen EU-Ländern einstellen. Kurzfristig ist dies eine Lösung für das Problem des Fahrermangels und auch günstiger für Transportunternehmen. Die niedrigeren Kosten haben jedoch auch einen Preis: Laut den Gewerkschaften hat der Sektor durch die Bereitstellung von Transportleistungen zu immer niedrigeren Preisen seine eigene Verhandlungsposition gegenüber seinen Kunden geschwächt. Und geringere Einnahmen sind eine schlechte Ausgangsposition, um höhere Löhne vorzuschlagen, wodurch auch die Lohnstruktur im Land des Transportunternehmens unter Druck gerät. All dies erleichtert letztlich nicht die Bemühungen, neue Fahrer anzuwerben und die noch unter Vertrag stehenden zu halten.



Die große Gruppe von Fahrern ab fünfzig wird in den nächsten zehn Jahren in den Ruhestand gehen.

FAHRER AUS DER EU KEHREN NICHT ZURÜCK

Während dieses Problem in Europa immer besorgniserregender wird, hat es in Großbritannien bereits eine Krise ausgelöst. Ausländische Fahrer waren dafür verantwortlich, einen großen Anteil der britischen Lkw zu fahren, bis der Brexit Wirklichkeit wurde und sie Großbritannien verließen. Die COVID-Pandemie hat alles nur noch schlimmer gemacht, und es herrscht nunmehr ein struktureller Mangel. Es bestehen ernsthafte Zweifel daran, ob die von der britischen Regierung angekündigte vorübergehende Lockerung der Beschränkungen für Arbeitnehmer aus Ländern außerhalb des Vereinigten Königreichs das Blatt wenden kann. Die meisten dieser Arbeitnehmer haben inzwischen einen Arbeitsplatz in der Nähe ihrer Heimat gefunden, denn Fahrer sind heute in fast allen europäischen Ländern sehr gefragt.



Der Mangel an Lkw-Fahrern führte zu dramatischen Schlagzeilen in Großbritannien.

BESSERE LÖHNE

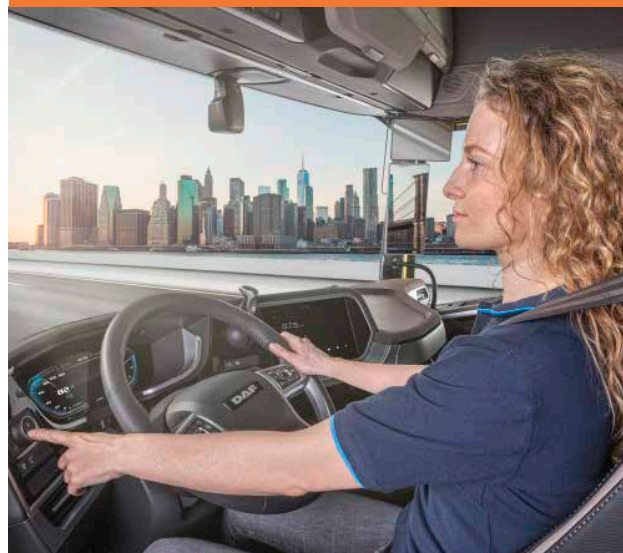
Bessere Löhne könnten ebenfalls eine Lösung sein. Der Schrei nach höheren Löhnen ertönt in jedem Sektor, sobald es einen Mangel an Arbeitskräften gibt. Doch jeder Arbeitgeber weiß, dass die Attraktivität eines höheren Gehalts schnell schwindet, wenn sich die Arbeitsbedingungen nicht ebenfalls verbessern. Daher arbeitet die EU an beiden Aspekten, einerseits an einem verbindlichen Mindestlohn und Maßnahmen gegen Lohndumping, andererseits an der Bewältigung des sozialen Aspekts. Trotz der guten Absichten, die hinter derartigen Maßnahmen stehen, bleibt die Frage, ob sie das Problem wirklich lösen werden. Es ist schön und gut, wenn entschieden wird, dass ein Fahrer, der 14 Tage hintereinander gearbeitet hat, mindestens 24 Stunden lang eine Pause einlegen muss. Doch wohin soll er dann gehen? Glücklicherweise werden Lkw immer komfortabler. Und obwohl es nie möglich sein wird, ein Fahrerhaus mit einer Dusche auszustatten, zeigt nur ein Blick auf die neue Serie von DAF-Lkw den beispiellosen Luxus, der dazu beiträgt, das Leben und die Arbeitsbedingungen des Fahrers deutlich zu verbessern.

INTERMODALER TRANSPORT

Was Park- und Rastplätze betrifft, so gibt es in Europa zwar 300.000 Parkplätze entlang der Hauptverkehrsachsen, aber 100.000 davon entsprechen nicht den tatsächlichen Anforderungen. Infolgedessen hat die Europäische Kommission ihre Mitgliedsländer dringend aufgefordert, mehr (und vor allem sichere) Parkplätze bereitzustellen. Dies würde auch mehr Frauen dazu ermutigen, eine Karriere als Lkw-Fahrerin in Erwägung zu ziehen. Darüber hinaus wird im Europäischen Parlament der Ruf nach intermodalem Transport lauter. Allerdings ist der größte Teil des Schienennetzes bereits fast voll ausgelastet, und der Bau weiterer Strecken kann Jahre dauern. Diese Art von Transport muss zudem die spezifischen Anforderungen der Branche erfüllen können, die häufig Just-in-Time-Ansätze anwendet – ein Bereich, in dem der intermodale Transport weniger effizient ist. Es muss noch immer eine beträcht-

liche Lücke geschlossen werden, um die Anforderungen der Transportunternehmen zu erfüllen, die am liebsten heute und nicht erst morgen die Probleme lösen.

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION HAT IHRE MITGLIEDSLÄNDER DRINGEND AUFGEFORDERT, MEHR (UND VOR ALLEM SICHERE) PARKPLÄTZE BEREITZUSTELLEN. DAS WÜRD E AUCH MEHR FRAUEN DAZU ERMUTIGEN, EINE KARRIERE ALS LKW-FAHRERIN IN ERWÄGUNG ZU ZIEHEN.



BESTE SCHLAFQUALITÄT IN IHREM DAF

BERCO
TRUCK COMPONENTS



DAF UND BERCO TRUCK COMPONENTS STELLEN VOR:

NEU

NEUES SCHLAFZUBEHÖR FÜR DEN DAF XF EURO 6

TOPPER DELUXE

TOPPER HYGIENE



- HOCHWERTIGER SCHAUMSTOFF-TOPPER
- VERBESSERT DEN SCHLAFKOMFORT DES FAHRERS
- FÜR EINEN AUSGERUHTEN & SICHEREN FAHRER
- LUXURIÖSER TOPPER SPEZIELL FÜR DEN DAF XF EURO 6

Artikelnr. 1547034



- PERSÖNLICHE SCHLAFAUFLAGE
- FÜR MEHR MATRATZENHYGIENE
- IHR EIGENER SAUBERER & FRISCHER SCHLAFPLATZ
- AUFGEROLLT MIT PRAKTISCHEM TRAGEGURT

Artikelnr. 1547033

FÜR EINEN AUSGERUHTEN, LEISTUNGSFÄHIGEN & SICHEREN FAHRER

JETZT ERHÄLTlich BEI IHREM DAF-HÄNDLER ODER AUF DER WEBSITE PARTS.DAF.COM



ERNSTHAFTE ÜBERLEGUNGEN

Höhere Löhne mögen zwar eine kurzfristige Lösung sein und mehr junge Menschen dazu ermutigen, Lkw-Fahrer zu werden und langfristig in diesem Beruf zu bleiben, aber es scheint, dass bessere Arbeitsbedingungen tatsächlich der Schlüssel zu dauerhaftem Erfolg sind. Und das erfordert ernsthafte Überlegungen innerhalb des Sektors. Im internationalen Verkehr kann es möglich sein, die Bedingungen für Fahrer in Bezug auf die soziale Isolierung zu verbessern, indem sie ihr Fahrzeug öfter abkuppeln, als dies derzeit der Fall ist. Das würde es den Fahrern ermöglichen, kürzere Fahrten zu machen und häufiger zu Hause zu sein. Fortschritte in der IT bedeuten, dass dies möglich sein sollte. Für den Inlandsverkehr, der den Löwenanteil aller Transporte ausmacht, ist das Abkuppeln jedoch nicht immer eine Option. Auch hier müssen wir uns für die erforderlichen Lösungen an die IT wenden. In diesem Bereich können in vielen europäischen Ländern Verbesserungen vorgenommen werden. Zusammen mit einem guten und großzügigen Straßennetz und ausreichend Park- und Rastplätzen kann dies dazu beitragen, sicherzustellen, dass inländische Fahrer nicht nur wissen, wann sie morgens losfahren, sondern auch, wann sie wieder nach Hause zurückkehren können. Und das ist gerade für junge Menschen heutzutage ein sehr wichtiger Aspekt.



Eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur kann dazu beitragen, den Beruf attraktiver zu machen.



„NEUER MASSTAB IN PUNCTO FAHRERKOMFORT“

Die Serienproduktion der DAF-Modelle XF, XG und XG+ der neuen Generation wurde offiziell bei DAF in Eindhoven aufgenommen. Der „Job One“-Lkw – ein roter XG+ mit einem 12,9-Liter-Motor des Typs PACCAR MX-13 – wurde André Verbeek, Geschäftsführer/Inhaber von Verbeek Agra Vision, und seinem Sohn Niels von John Jorritsma (auf der rechten Seite, Bürgermeister von Eindhoven, wo DAF seinen Hauptsitz hat) von Harry Wolters (DAF-Vorstandsvorsitzender) in einer feierlichen Zeremonie übergeben. Der XG+ ist ein Meilenstein und die treibende Kraft für die Tochtergesellschaft Hennentransport Hooijer. „Neben der unübertroffenen Zuverlässigkeit und den niedrigen Kosten pro Kilometer spielt der hervorragende Fahrerkomfort auch eine wichtige Rolle bei unserer Entscheidung für DAF“, erklärt André Verbeek. „Und mit dem neuen Spitzenmodell XG+ setzt DAF wieder einmal neue Maßstäbe. Ein sehr wichtiger Faktor in diesen Zeiten des erheblichen Fahrermangels.“ ■

In Taiwan stehen Lkw aus „Hélán“ hoch im Kurs

EIN LKW IST WIE EIN LEBEW



Es ist vielleicht wenig bekannt, aber DAF ist seit vielen Jahren die meistverkaufte europäische Lkw-Marke in Taiwan. Die Wirtschaft dieser hoch entwickelten Insel ist stark von der Logistik abhängig, ein Aspekt, bei dem DAF dank seiner hochmodernen, effizienten und sehr sauberen Euro-6-Nutzfahrzeuge eine wichtige Rolle spielt.

Von Bert Roozendaal

Die saubere Technologie der DAF-Lkw ist perfekt abgestimmt auf die tiefe Verbundenheit der Taiwaner mit der Geschichte, Kultur, dem wissenschaftlichen Erbe und der Schönheit der Natur ihrer Insel. Eine Tatsache, die uns vor Augen geführt wurde, als wir uns mit Tom Wu Xinjun, Geschäftsführer der YI SIAN Transport Inc., trafen, um über „sein“ Taiwan zu sprechen. „Ich lebe auf einer wunderschönen Insel, die einst Formosa genannt wurde und eine reiche Geschichte hat. Es spielt keine Rolle, wohin man auf der Insel geht – in die Berge, an die Küste, in die Städte – es ist überall gleich schön. Die Taiwaner sind ein freundliches Volk, das mit seiner Umwelt vollkommen im Einklang steht.“

DAS STREBEN NACH WOHLSTAND

Es gibt vor allem eines, was die Taiwaner gemeinsam haben: ihr Streben nach Wohlstand. Sie haben in den letzten Jahrzehnten extrem hart an der Entwicklung der Wirtschaft gearbeitet. Taiwan ist ein sehr dicht besiedeltes Land mit 23,5 Millionen Einwohnern auf einer Fläche von nur 36.192 km². Neben ihrer Achtung traditioneller Werte besitzen die Taiwaner auch einen sehr ausgeprägten Unternehmergeist. Es gibt ein bekanntes taiwanesisches Sprichwort, das besagt: „Wenn du Gottes Segen willst, musst du zuerst lernen, auf eigenen Füßen zu stehen und dich vorwärts zu bewegen.“



Für Tom Wu Xinjun ist der Transport eine Philosophie.

EISEN



HERGESTELLT IN TAIWAN

Dieser feste Glaube an die eigenen Fähigkeiten hat sich für die Insel als sehr vorteilhaft erwiesen. Im Jahr 2020 erreichte Taiwan noch vor Australien den 19. Platz auf der Liste der reichsten Volkswirtschaften der Welt. „Made in Taiwan“ ist eine weltweit geläufige Bezeichnung, unabhängig davon, wo die Waren hergestellt werden. Zu Beginn des 21. Jahrhunderts begann die Inlandsproduktion in Taiwan so schnell anzusteigen, dass ein Großteil der tatsächlichen Produktion auf dem chinesischen Festland durchgeführt werden musste, das nur 156 Kilometer auf dem Seeweg entfernt ist.

GESUNDER ÜBERSCHUSS

Im Jahr 2020 belief sich der Wert der Waren- und Dienstleistungsexporte Taiwans auf 304 Milliarden Euro, während der Wert der Importe 252 Milliarden Euro betrug. Das führte zu einem sehr gesunden Handelsüberschuss. Das enorme Ausmaß der Wirtschaftsaktivität Taiwans bedeutet, dass Transport und Logistik entscheidend für den Erfolg der Insel sind. Tatsächlich sind sie das Schmiermittel des Wirtschaftsmotors. Im Jahr 2019 trug der Transport nicht weniger als 7 Prozent zum Bruttoinlandsprodukt des Landes bei. Der Sektor ist einer der größten Arbeitgeber Taiwans, da das Land nur eine Eisenbahnlinie hat und der Großteil der Güter über die Straßen dieser 400 Kilometer langen Insel transportiert werden muss. Meist findet dieser Transport zwischen den Häfen der Insel statt, von denen Kaohsiung im Süden bei Weitem der größte ist.



Taiwan hat viele Häfen, von denen Kaohsiung im Süden bei Weitem der größte ist.



EIN LKW IST WIE EIN LEBEWESEN



Die YI SIAN Transport Inc. transportiert Automobilteile, Chemikalien, Wasser und Getränke für ihre Kunden in Zentral- und Südtaiwan.

LKW AUS HÉLÁN

Die Formosa Plastics Group profitierte von der überwiegenden Nutzung des Straßennetzes der Insel für den Güterverkehr. Das Unternehmen führte DAF auf der Insel ein, und es dauerte nicht lange, bis DAF sich als „führende europäische Marke“ in Taiwan etabliert hatte. Jede Woche versendet DAF Trucks eine neue Lieferung von Teilen und Komponenten aus seinen Werken in Eindhoven und Leyland nach Taiwan, wo sie von Formosa Plastics in einem ultramodernen Werk in Dadu zusammengebaut werden. Taiwanesische Transportunternehmer sind stets daran interessiert, die modernen Lkw aus den fernen Niederlanden, auch „Hélán“ genannt, selbst zu fahren. Einer dieser Transportunternehmer ist der 43-jährige Tom Wu Xinjun. Sein Unternehmen YI SIAN Transport Inc. transportiert Automobilteile, Chemikalien, Wasser und Getränke für seine Kunden in Zentral- und Südtaiwan. „Wir haben 10 Lkw mit einem Gewicht zwischen 18,5 und 46 Tonnen. Die DAF-CF-Sattelzugmaschine macht den größten Teil unserer Flotte aus, aber wir haben auch eine Reihe von Lkw.“

DEN TRANSPORT IM BLUT

Tom Wu Xinjun hat den Transport im Blut. „Unsere Familie ist seit vielen Generationen im Transportgeschäft tätig. Ich habe gelernt, wie ich einen Lkw fahre, noch bevor ich die Sekundarschule abgeschlossen hatte. Ich kann tatsächlich jede Art von Fahrzeug fahren, außer vielleicht eine Lokomotive“, erzählt er, während sich seine übliche Schüchternheit in Luft auflöst, als er über sein Lieblingsthema spricht.

EIN LKW IST WIE EIN LEBEWESEN

„Unsere Familie war sehr arm. Aber dank des Einkommens, das unser Lkw generierte, konnten wir genug Lebensmittel und Kleidung kaufen, und ich konnte zur Schule gehen. Ich hänge sehr an meinen Lkw. Für mich lebt ein Lkw.“ In Taiwan ist es nicht ungewöhnlich, dass Transportunternehmer bei der Übernahme eines neuen Fahrzeugs ein Gebet für die Sicherheit eines Lkw sprechen.



Um das Video anzusehen, scannen Sie einfach den QR-Code.

SICHERHEIT GEHT VOR

Tom vertraut jedoch nicht ausschließlich auf die Weisheit der Götter. „Die Produktion eines Reiskorns kostet 100 Tropfen Schweiß“, sagt er. „Wenn ich erfolgreich sein will, müssen meine Lkw nicht nur oft und weit fahren, sondern auch sicher. Ich stelle also sicher, dass jedes Fahrzeug rechtzeitig gewartet und vom Fahrer überprüft wird, bevor es auf die Straße geht. Der von der Formosa Automobile Sale Corporation angebotene Wartungsdienst ist Gold wert. Und deshalb ist DAF neben seiner hervorragenden Leistung und Kraftstoffeffizienz definitiv meine Lieblingsmarke.“



Tom Wu Xinjun fährt noch immer gern selbst einen Lkw, wenn seine Tätigkeit als Geschäftsführer dies zulässt.

OPTIMALE LEISTUNG

Die richtige Wartung, gute Fahrerschulungen und ein ausgezeichneter Kundendienst sind die Eckpfeiler der YI SIAN Transport Inc. „Wir können das Vertrauen des Kunden nur gewinnen und aufrechterhalten, wenn wir seine Waren sicher und pünktlich liefern. Wir müssen immer optimale Leistung bringen“, erklärt Tom Wu Xinjun, der immer noch gerne selbst einen Lkw fährt, wann immer seine Tätigkeit als Geschäftsführer es zulässt. Wie er selbst sagt, möge er zwar auch eine Leidenschaft für Dinge wie gutes Essen haben, aber für ihn ist der Transport eine „Lebensweise“. ■



25 Jahre PACCAR Unternehmen

DAF WEITER AUF WELTWEITEM WACHSTUMSKURS



Vor genau einem Vierteljahrhundert wurde DAF Trucks zu einer Tochtergesellschaft von PACCAR, einem der größten und erfolgreichsten Lkw-Hersteller der Welt. Dies war der Beginn einer echten Erfolgsgeschichte, in der sich beide Partner weiterhin gegenseitig verbessern.

PACCAR wurde 1905 als Ausrüstungshersteller für die Eisenbahn und den Holztransport gegründet und hat seinen Schwerpunkt 1945 auf den Markt für schwere Nutzfahrzeuge gelegt. In diesem Jahr erwarb das Unternehmen die Kenworth Motor Truck Company, gefolgt von der Übernahme der Peterbilt Motors Company im Jahr 1958. Beide Marken wurden zu Ikonen auf dem nordamerikanischen, südamerikanischen und australischen Lkw-Markt und in Bezug auf Qualität führend auf ihrem Gebiet. Im Jahr 1996 wurde DAF zur dritten Lkw-Marke von PACCAR.

„KOMPETENZZENTRUM“

Unter der Leitung von PACCAR hat DAF in den letzten fünfundzwanzig Jahren eine beeindruckend lange Liste an Investitionen erstellt. Zu diesen Investitionen gehört ein komplett neues Motorentestzentrum in Eindhoven, das es DAF ermöglicht hat, seine führende Position bei der Entwicklung sauberer, zuverlässiger und extrem effizienter Motoren zu stärken und sogar den Status des „Kompetenzentrums“ innerhalb des PACCAR-Konzerns zu erreichen. Der 12,9-Liter-Motor PACCAR MX-13 und später der 10,8-Liter-Motor PACCAR MX-11 haben sich weltweit Anerkennung verschafft, und nicht weniger als 45 Prozent aller Kenworth- und Peterbilt-Lkw sind jetzt mit einem PACCAR MX-Motor ausgestattet.

KONTINUIERLICHE INVESTITIONEN

Darüber hinaus werden größere Investitionen in neue PACCAR-Parts-Vertriebszentren in Eindhoven, Budapest, Madrid, Leyland und Moskau getätigt, um dem Kunden einen erstklassigen Teileservice zu garantieren. Im belgischen Westerlo, wo Achsen und Fahrerhäuser hergestellt werden, hat DAF vor Kurzem eine brandneue Lackieranlage für Fahrerhäuser in Betrieb genommen – die modernste und umweltfreundlichste ihrer Art weltweit. Die größte Investition erfolgte jedoch in die Entwicklung einer völlig neuen Lkw-Generation für den Fernverkehr: XF, XG und XG+. Mit diesen neuen Lkw ist DAF der erste Hersteller, der die neuen europäischen Vorschriften für Fahrzeuggewichte und -abmessungen berücksichtigt hat. Zudem hat DAF in der Branche neue Maßstäbe hinsichtlich Effizienz, Sicherheit und Fahrerkomfort gesetzt. Ein wichtiges Element bei der Entwicklung dieser innovativen Lkw ist der Bau neuer, ultramoderner Fahrerhauswerke in Westerlo. Der neue XF, XG und XG+ stehen für eine brandneue und extrem energieeffiziente Fahrzeugplattform, die optimal auf die Antriebe der Zukunft vorbereitet ist, einschließlich der Anforderungen von Elektromotoren, Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen, Brennstoffzellen und Wasserstoffverbrennungsmotoren. DAF ist zudem Weltmarktführer bei der Entwicklung alternativer Antriebskonzepte.



Ein wichtiges Element bei der Entwicklung der neuen DAF-Generation ist der Bau neuer, ultramoderner Fahrerhauswerke in Westerlo.

**1996 WURDE DAF NACH
KENWORTH UND PETERBILT
ZUR DRITTEN MARKE VON
PACCAR.**

globales Wachstum

Gleichzeitig wächst DAF auch außerhalb Europas weiter, insbesondere in Südamerika, Russland, Afrika und Asien, wo das europäische Lkw-Konzept den Markt dominiert und die Qualität und Effizienz von DAF-Lkw ein sehr hohes Ansehen genießen. So ist DAF heute die größte europäische Lkw-Marke in Taiwan, wo die Lkw von DAF vor Ort montiert werden. Im Jahr 2013 wurde in Brasilien ein komplett neues DAF-Montagewerk eröffnet. Im Jahr 2021 wurde DAF in Brasilien zum vierten Mal von der Fahrzeugindustriegruppe FENABRAVE zur Marke des Jahres gewählt. DAF hat sich zudem gut in Australien, Chile, Peru, Ecuador und Kolumbien positioniert, was teilweise der bereits führenden Position von Kenworth in diesen Gebieten zu verdanken ist.

DRIVEN BY QUALITY

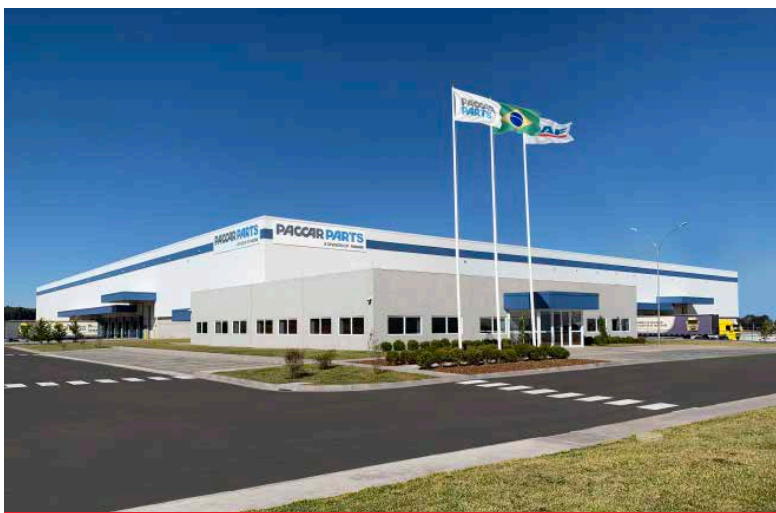
Mit unserem überzeugenden Sortiment an Lkw und Dienstleistungen und unserem dichten Netzwerk professioneller, unabhängiger DAF-Partner ist DAF bestens aufgestellt, um weiteres Wachstum auf globaler Ebene zu erzielen. Ein stolzes Unternehmen von PACCAR Driven by Quality! ■



DAF ist zudem Weltmarktführer bei der Entwicklung alternativer Antriebskonzepte, wie dieser LF Electric zeigt.

ERFOLGREICHSTER LKW-HERSTELLER

Die aktuellen und zukünftigen Investitionen von DAF sind Beweis für dessen Engagement für ein anhaltendes Wachstum auf dem globalen Markt. In Europa ist DAF der am schnellsten wachsende und erfolgreichste Lkw-Hersteller auf dem Kontinent, wo sein Marktanteil im Segment für schwere Nutzfahrzeuge von 9 Prozent im Jahr 1996 auf über 16 Prozent im Jahr 2020 gestiegen ist. DAF ist Marktführer in Großbritannien, den Niederlanden, Polen, Portugal, Ungarn und Bulgarien und führender Hersteller im Sattelzugmaschinensegment in Europa.



Außerdem wurden erhebliche Investitionen in komplett neue PACCAR-Parts-Vertriebszentren getätigt, wie hier in Ponta Grossa, Brasilien.

VOLLKOMMENE STILLE. IM FAHRERHAUS UND AUF DER STRASSE

Von Guus Peters
Fotos von Marieke
van Grinsven

Elektrofahrzeuge erobern die Straßen im Stillen, und zwar an zwei Fronten: Einerseits etablieren sie sich schleichend in der Gesellschaft, andererseits verrichten sie ihre Arbeit in vollkommener Stille. Die Ergebnisse eines Pilotprojekts, das der Stadtrat von Rotterdam mit elektrischen Müllentsorgungsfahrzeugen durchführt, waren äußerst positiv. Die Müllabfuhrabteilung des Stadtrats hat nicht nur mit dem Einsatz des DAF CF Electric begonnen, sondern auch mit der Einbeziehung der Mitarbeiter in die Entwicklung. „Die Reaktionen waren sehr positiv.“



DAS BEMERKENSWERTESTE MERKMAL DES GESAMTEN VORGANGS IST, WIE LEISE ER ABLÄUFT.

Der Slogan auf den Seiten des weiß-grünen Müllabfuhrfahrzeugs DAF CF, das lautlos entlang der Spartastraat in Rotterdam fährt, bedeutet „Ich bin positiv geladen“. Der Lkw hält direkt gegenüber dem Stadion des Sparta FC – oder „dem Schloss“, wie es vor Ort genannt wird. Fahrer Paul Keijzer steigt aus und schnallt sich die Fernbedienung des Lkw um. Der riesige Arm am HIAB XS 211 W-Kran springt an, und es dauert nur wenige Sekunden, um einen großen Müllcontainer aus seiner unterirdischen Aufnahme zu heben. Der Container schwebt über dem Lkw, und sein Inhalt wird entleert, bevor Keijzer ihn wieder sauber in den quadratischen Hohlraum im Pflaster einsetzt. Keijzer steigt dann wieder in seinen Lkw und fährt los.

DER STADTRAT VON ROTTERDAM VERFÜGT ÜBER EINE EIGENE LADEINFRASTRUKTUR FÜR DIE FAHRZEUGE.

EMISSIONSFREI

Das bemerkenswerteste Merkmal des gesamten Vorgangs ist, wie leise alles ausgeführt wird. Es ist nichts anderes zu hören als das sanfte brummende Geräusch des Lkw, das die Stille auf der Straße durchbricht. Das liegt daran, dass es sich bei dem betreffenden DAF CF um ein Elektromodell handelt. Für das Pilotprojekt hat der Stadtrat von Rotterdam vier vollelektrische Müllabfuhrfahrzeuge erworben, die in den letzten achtzehn Monaten täglich genutzt wurden. „Die Europäische Union hat festgelegt, dass wir alle unsere CO₂-Emissionen senken müssen. EU-Kommissar Frans Timmermans hat eine Reihe von Zielen gesetzt, denen wir uns im Stadtrat von Rotterdam in vollem Umfang verpflichten“, sagt Paul van Emmerik, Vertriebsleiter der Transport- und Materialabteilung des Stadtrats. „Unsere Flotte besteht aus rund 1.500 Fahrzeugen, die alle bis 2050 emissionsfrei sein müssen. Aus diesem Grund haben wir eine Reihe von Pilotprojekten mit Elektrofahrzeugen gestartet. Dieser DAF CF Electric ist unser erster vollelektrischer Müllabfuhrwagen.“

STILL

Wir treffen van Emmerik zu einem Gespräch am Servicestandort des Stadtrats von Rotterdam auf dem Kleinpolderplein. Dieselfahrzeuge kommen und gehen im Hintergrund, aber wer die Augen (und Ohren) offen hält, dem kann das stille Vorbeifahren der vollelektrischen Fahrzeuge nicht entgehen. Kehrmaschinen und E-Roller des Parkmanagement-Service sausen lautlos vorbei, während die vollelektrischen Nissan-LEAF-Aufnahmefahrzeuge der Stadtverwaltung an den Ladestationen auf ihren Einsatz warten. Der DAF CF Electric verfügt über ein eigenes Schnellladegerät vor Ort und ist ständig im Einsatz. „Dieses Fahrzeug wurde speziell für die Entleerung von Silocontainern erworben. Wir verfügen zudem über eine Reihe von

Müllabfuhrwagen mit Hecklader zum Entleeren von kleinen Containern wie die die Sie in öffentlichen Räumen finden“, erklärt van Emmerik.

KAPAZITÄT

Bei unserem Gespräch mit van Emmerik wird das Wort „Kapazität“ mehr als einmal in Bezug auf zwei verschiedene Dinge verwendet: zum einen zur Angabe der maximalen Last, die ein Fahrzeug tragen kann, und zum anderen zum Aufladen der Batterie in Elektrofahrzeugen. Van Emmerik: „Dieser Lkw kann bis zu fünfeinhalb Tonnen Abfall transportieren. Bei einem elektrisch angetriebenen Lkw wird aufgrund des Gewichts der Batterie teilweise an Nutzlast eingebüßt. Das ist ein Kompromiss, den man eingehen muss. Wir hoffen auf beachtliche Verbesserungen in der Batterietechnologie, ein Prozess, der in der Tat bereits im Gange ist. Bei der Entwicklung dieses Lkw hat sich beispielsweise die Kapazität der Batterien bei gleichem Gewicht und Volumen verdoppelt.“

ERSATZBATTERIE

Natürlich muss ein Elektrofahrzeug häufiger aufgeladen werden, als ein Dieselfahrzeug aufgetankt werden muss. „Eine der größten Herausforderungen bei der Entwicklung von Elektrofahrzeugen ist das Laden der Batterie“, sagt van Emmerik. „Einerseits, weil man eine bestimmte Menge an Kilowatt – Ladekapazität – benötigt, und andererseits, weil der Ladevorgang Zeit in Anspruch nimmt. Der Fahrer ist der teuerste Teil eines Lkw, daher möchten wir die größtmögliche Ladekapazität in kürzester Zeit erreichen. Und das kann für uns hier in Rotterdam zum Problem werden. Wir haben eine Ersatzbatterie in einem Behälter, die verwendet werden kann, wenn es viel zu tun gibt. Die HVC-Gruppe in Alkmaar, die beispielsweise auch elektrische DAFs einsetzt, hat jedoch kein derartiges Problem. Das Abfallentsorgungsunternehmen HVC verfügt direkt nebenan über ein eigenes Kraftwerk: die Müllverbrennungsanlage in Alkmaar. Wir haben diesen Luxus nicht.“

Paul van Emmerik:

„WÄHREND DES ENTWICKLUNGSPROZESSES WURDE DIE KAPAZITÄT DER BATTERIEN BEI GLEICHEM GEWICHT UND VOLUMEN VERDOPPELT.“





Warum PSQL 2.1E-Öl?

Die Spezifikationen des neuen DAF-Ölstandards wurden zusammen mit Chevron Lubricants, einem der größten Hersteller hochwertiger Schmiermittel auf der Welt, in sieben Leistungsbereichen entwickelt und getestet. Das PSQL 2.1E-Öl übertrifft die ACEA-Standards in allen Bereichen. Der neue Standard:

- Senkt die Betriebskosten
- Senkt den Kraftstoffverbrauch
- Erweiterter Verschleißschutz
- Saubere Leistung
- Abwärtskompatibel

Jeder Lkw verdient das beste Motoröl. Verwenden Sie daher für eine optimale Leistung Ihres Lkws den neuen DAF-Ölstandard.



ELEKTRISCHE MÜLLABFUHR

ENTWICKLUNG

Es ist kein Zufall, dass van Emmerik Bezug auf HVC nimmt, da der Stadtrat von Rotterdam und HVC in der niederländischen Stadt Alkmaar bei der Entwicklung von elektrischen Müllabfuhrfahrzeugen von DAF wie den hier eingesetzten eng mit den Abfallentsorgungsunternehmen Cure in Eindhoven und Rova in Zwolle zusammenarbeiten. „Für dieses Projekt wurde ein Antrag auf Subventionen gestellt, die die RVO (niederländische Unternehmensagentur) für innovative Projekte gewährt.“ Tauschen die beteiligten Parteien sich also über ihre Erfahrungen aus? „Ja. Wir führen Bewertungsgespräche und besprechen unsere Erkenntnisse sowie mögliche verbesserungsfähige Bereiche. So wurde beispielsweise die Energierückgewinnung beim Bremsen im Laufe der Zeit deutlich verbessert“, so van Emmerik.

RUHE UND FRIEDEN

Rotterdam wählte eine Reihe von Fahrern für die E-LKW aus. „All dies sind Menschen, die sich voll und ganz CO₂-neutralen und emissionsfreien Lkw verschrieben haben. Fahrer, die schon lange ein echtes Interesse an dieser Art von Fahrzeugen haben. Das ist einer der Gründe, warum wir den Lkw als Prototyp vorgestellt haben, damit der Fahrer weiß, dass nicht alles so sein wird, wie er es erwartet“, sagt van Emmerik. Er fügt hinzu, dass viele Fahrer sehr froh über den Frieden und die Ruhe seien, die das Fahrerhaus bietet, und dass dies ihre Arbeit noch angenehmer gestalte. „Und sie wissen auch zu schätzen, dass sich keine Anwohner über den Lärm beschweren, wenn sie morgens früh ihre Runden drehen. Auf der anderen Seite müssen Fahrer öfter anhalten, um die Batterie aufzuladen, und sich daran gewöhnen, Energie auf andere Weise zu nutzen. Das erfordert etwas Zeit und Aufwand. Dementsprechend ist eine höhere Batteriekapazität wünschenswert, und die Weiterentwicklung der Technologie macht dies bereits möglich. Das ist auch einer der Gründe, warum der Lkw bald zu DAF zurückkehrt.“

LÄRM

Laut van Emmerik erzeugt der CF Electric einige Geräusche, zum Teil um andere Personen in der Nähe zu warnen. Der Geräuschpegel liegt jedoch weit unter dem eines Lkw mit Dieselmotor. „Darüber hinaus ist der Stadtrat von Rotterdam der Initiative ‚Green Deal Zero Emission City Logistics‘ beigetreten, mit dem Ziel, bis 2025



DER DAF CF ELECTRIC IM EINSATZ IN DER SPARTASTRAAT IN ROTTERDAM.

eine emissionsfreie Zone in der Innenstadt zu errichten. Dies stellt für Rotterdam ein äußerst wichtiges Projekt dar. Der Rat plant die Einführung einer Politik, die nur emissionsfreie Fahrzeuge im Zentrum der Stadt vorsieht. Die öffentlichen Nahverkehrsbusse sind beispielsweise bereits vollelektrisch und damit ebenfalls lärmfrei. Das bringt wirklich frischen Wind die Stadt.“

POSITIVE REAKTION

Fahrer Paul Keijzer, der seit 33 Jahren für den Rat tätig ist, hat auch sehr positive Reaktionen auf seinen elektrischen DAF geerntet. „Manchmal kommen Leute auf der Straße auf mich zu, um mir Fragen zum Lkw zu stellen. Vor Kurzem kam ein anderer Fahrer eines Müllabfuhrwagens in der Innenstadt zu mir und war so interessiert, dass er kaum aufhören konnte, mir Fragen zu stellen“, berichtet Keijzer.

ÜBERNAHME

Paul van Emmerik hat von zahlreichen positiven Reaktionen auf die elektrischen Müllabfuhrfahrzeuge gehört. „Die meisten Menschen sagen, dass sie gut aussehen, bevor sie hinzufügen: ‚dürfte aber sehr teuer sein‘. Und das stimmt. Diese Lkw sind relativ kostspielig, weshalb die niederländische Regierung die Entwicklung der Fahrzeuge unterstützen und deren Nutzung fördern muss. Einzelne Transportunternehmen werden kein gutes Geschäft in dem Lkw sehen. Aber wenn er noch sauberer und effizienter wird, wird

es nicht lange dauern, bis der elektrische Müllabfuhrwagen den Diesel ablöst. Es ist wirklich nur eine Frage der Zeit.“ ■



Um das Video anzusehen, scannen Sie einfach den QR-Code.

Paul Keijzer:

„MANCHMAL KOMMEN LEUTE AUF DER STRASSE AUF MICH ZU, UM MIR FRAGEN ZUM LKW ZU STELLEN.“



„Höhere Verfügbarkeit bei gleichzeitig geringeren Kosten“

DAS ZWEITE UND DRITTE LEBEN EINES DAF

Ein Leben, zwei Leben oder noch mehr: Laut Marty van den Dungen, Vertriebsleiter Used Trucks bei DAF, haben DAF-Lkw mindestens drei Leben. „Immer mehr DAF-Partner bieten ihren Kunden neben Neufahrzeugen auch Gebrauchtfahrzeuge an, damit sie ihnen maßgeschneiderte Lösungen bereitstellen können.“

Von Guus Peters

Laut Marty van den Dungen ist „gebraucht“ nicht einmal der passende Ausdruck für einen Lkw aus dem DAF-Used-Trucks-Sortiment. Er bevorzugt den Begriff „fast neu“. „Einfach, weil die Qualität so gut ist. Wir kennen den Wartungsbericht, wir bringen die Lkw wieder in Spitzenform, und wir gewähren sogar eine einjährige Garantie für ein DAF-Gebrauchtfahrzeug.“

Van den Dungen ist seit 2016 Vertriebsleiter von DAF Used Trucks und hat in diesen fünf Jahren eine deutliche Steigerung der Verfügbarkeit von Lkw erlebt, die bereits einige Kilometer zurückgelegt haben. „Wir nehmen jährlich mehr als 12.000 Fahrzeuge über verschiedene Kanäle zurück – Mietfahrzeugflotten, Leasingverträge und die DAF-Buy-Back-Restwertgarantie. Um Ihnen einen Eindruck davon zu vermitteln, wie sich die Dinge verändert haben: Vor einigen Jahren lag diese Zahl bei etwa 3.500. Wir überwachen den Prozess der Wiedereinführung von Fahrzeugen auf den Markt durch die zentrale Organisation in Eindhoven zusammen mit den Organisationen in den Ländern, in denen wir über ein spezielles Vertriebszentrum für Gebrauchtfahrzeuge verfügen.“

EINZELHANDELSZENTREN FÜR GEBRAUCHE LKW

Als wir mit van den Dungen sprechen, einem tatkräftigen 55-jährigen Brabanter mit mehr als dreißig Jahren Erfahrung bei DAF, ist er gerade nach der Eröffnung eines neuen DAF-Gebrauchtfahrzeugzentrums in Ungarn zurückgekehrt. In den letzten Jahren hat DAF stark in seine eigenen Vertriebszentren für Gebrauchtfahrzeuge investiert, die nun an Standorten wie Lyon, Paris, Prag, Warschau, Budapest, Nyíregyháza und Dieburg in Deutschland zu finden sind. „Wir verkaufen mindestens die Hälfte aller DAF-Gebrauchtfahrzeuge über unser eigenes Netzwerk aus DAF-Partnern.“

SCHON MORGEN EINSATZBEREIT

Die Qualität der gebrauchten Lkw ist heutzutage hervorragend, was sie zu einer sehr attraktiven Alternative zu Neufahrzeugen macht. „Natürlich ist ein gebrauchter Lkw, der zwischen einem und drei Jahren jung ist, kostengünstiger als ein neuer“, so van den Dungen.



Marty van den Dungen, Vertriebsleiter Used Trucks bei DAF: „Immer mehr DAF-Partner bieten ihren Kunden neben Neufahrzeugen auch Gebrauchtfahrzeuge an, damit sie ihnen maßgeschneiderte Lösungen bereitstellen können.“

„Aber auch die Verfügbarkeit des Lkws ist ein wichtiger Faktor, da die Lieferzeiten für neue Lkw immer länger werden. Wenn es einfach nur um die Anschaffung eines neuen Lkw geht, ist der Kunde oft bereit, etwa weitere sechs Monate zu warten. Doch wenn das Arbeitspensum steigt, braucht man zwei Dinge: einen Lkw und einen Fahrer. Während die Suche nach Fahrern in Europa zu einer echten Herausforderung wird, können wir uns zumindest um die andere Seite des Problems kümmern: den Lkw. Ideal in diesem Fall sind unsere First-Choice-Lkw, die vollständig gewartet und für weitere hunderttausend störungsfreie Kilometer auf der Straße bereit sind. Und in einigen Fällen sind diese Lkw bereits morgen einsatzbereit.“

GARANTIE

„Wir haben klare Richtlinien in Bezug auf die optischen und technischen Spezifikationen, die DAF-Gebrauchtfahrzeuge erfüllen müssen, um sicherzustellen, dass der zweite und dritte Eigentümer die Art von zuverlässigem Lkw erwirbt, die er von einem Unternehmen wie DAF erwarten würde“, erklärt van den Dungen. „Und natürlich bieten wir auch unsere First-Choice-Garantie, mit der wir eine volle Garantie für Fahrzeuge bis vier Jahre mit 500.000 Kilometern auf dem Tacho anbieten können. Für Lkw bis fünf Jahre und 600.000 Kilometern auf dem Tacho bieten wir ein Jahr Garantie auf den Antrieb.“ Wenn man die MultiSupport-Wartungsverträge und die Möglichkeit einer Finanzierung oder eines Leasings über PACCAR Financial hinzurechnet, kann man nur zu einem Ergebnis kommen: Der Käufer geht mit einem DAF-Gebrauchtfahrzeug überhaupt kein Risiko ein.



DER IDEALE LKW

Das bestätigt van den Dungen: „Ein XF ist auf eine Fahrleistung von mindestens 1,6 Millionen Kilometern ausgelegt. Ein Fahrzeug mit vier- oder fünfhunderttausend Kilometern auf dem Tacho hat also mindestens zwei weitere Leben vor sich. Wir haben viele wichtige Kunden in ganz Europa, die Lkw zurückbringen, die als Neufahrzeug gekauft wurden. Ihre Spezifikationen sind perfekt: Super Space Cab, Seitenverkleidungen, Standklimaanlage, LED-Leuchten usw. Kurz gesagt: der ideale Lkw und ein Lkw, den wir überall in Europa verkaufen können. Diese Fahrzeuge führen ihr Leben häufig im operativen Leasing fort und werden nach etwa drei Jahren ein weiteres Mal an uns zurückgegeben. Das bedeutet, dass wir sie zweimal oder sogar dreimal verkaufen: einmal als Neufahrzeug und zweimal als Gebrauchtfahrzeug. Bei ihrer ersten Rückgabe haben sie zwischen 250.000 und 400.000 km auf dem Tacho und dann etwa 700.000 km, wenn sie nach weiteren drei Jahren auf der Straße wieder zurückgebracht werden. In dieser Phase hat ein DAF noch nicht einmal die Hälfte seiner Lebensdauer erreicht.“

DAF-GEBRAUCHTFAHRZEUGZENTREN

DAF verfügt über eine Reihe von Gebrauchtwagenzentren in verschiedenen Ländern Europas, in denen Hunderte von DAF-Gebrauchtfahrzeugen angeboten werden. Die Zentren befinden sich in:

Deutschland	Dieburg
Frankreich	Lyon, Paris
Ungarn	Budapest, Nyíregyháza
Polen	Warschau
Spanien	Madrid (im Bau)
Tschechische Republik	Prag
Website:	www.dafusedtrucks.com/daf-used-trucklocator



DIE HERAUSFORDERUNG

Laut Marty van den Dungen gehört die Anpassung eines Fahrzeugs an die spezifischen Bedürfnisse eines Kunden zu den interessantesten Herausforderungen, vor denen DAF-Partner für Gebrauchtfahrzeuge stehen. „Sie wählen immer aus dem, was sie vor Ort zur Verfügung haben, was in Anbetracht des von uns angebotenen Lkw-Sortiments im Allgemeinen kein Problem darstellt. Aber manchmal muss die Fahrerhauslackierung an die Bedürfnisse des Kunden angepasst werden, oder der Lkw muss mit Zusatzausstattungen wie einem Nebenantrieb oder einem Hydraulikaggregat versehen werden. Und manchmal hat das Fahrzeug nur einen Tank, wenn der Kunde wirklich zwei möchte. Was auch immer nötig ist, wir sind der Herausforderung stets gewachsen.“ Er drückt es vielleicht in weniger Worten aus, aber im Wesentlichen lautet die Botschaft: Was will man mehr? „Wenn Sie morgen einen Lkw brauchen, gibt es nur einen Weg: ein Gebrauchtfahrzeug. Oder genauer gesagt: ein fast neuer Lkw mit ein wenig Erfahrung.“ ■

AZIZ UZUNKAYA: „BUCHSTÄBLICH SO GUT WIE NEU.“

Aziz Uzunkaya begann 1997 als Transportunternehmer mit einem Lkw. Heute betreibt er eine Flotte aus 60 Fahrzeugen, von denen 85 Prozent das DAF-Logo auf dem Kühlergrill tragen. Sein Unternehmen UZUNKAYA SPEDITION & TRANSPORTE hat seinen Hauptsitz in Prag und führt hauptsächlich Transporte von Automobilteilen durch. Die Fahrer von Aziz reisen zwischen der Türkei, Belgien und Dänemark hin und her. Aziz hat kürzlich 29 gebrauchte DAF XF Super Space Cabs in die Flotte aufgenommen. Warum keine neuen Lkw? „Ganz einfach“, sagt er. „Diese Lkw sind buchstäblich so gut wie neu, die Betriebskosten sind niedrig und der Service von DAF Used Trucks ist ausgezeichnet. Ich konnte 25 der Lkw über PACCAR Financial finanzieren.“ Zudem wählte er bewusst das größte Fahrerhaus, das von DAF gebaut wird: das Super Space Cab. „Meine türkischen Fahrer sind oft wochenlang unterwegs“, erklärt er. „Daher verdienen sie das geräumigste und komfortabelste Fahrerhaus auf dem Markt.“



Aziz Uzunkaya: „Meine türkischen Fahrer sind oft wochenlang unterwegs. Daher verdienen sie das geräumigste und komfortabelste Fahrerhaus auf dem Markt.“

DAF BRINGT PACCAR-LADESTATIONEN AUF DEN MARKT

Um seinen Kunden einen umfassenden Service zu bieten, hat DAF eine komplette Serie hochwertiger PACCAR-Ladestationen für elektrische Lkw und Lieferfahrzeuge eingeführt.

Das Angebot besteht aus einem vollständigen Programm fest installierter Ladestationen mit einer Leistung von 20 kW bis 360 kW. Um maximale Flexibilität zu gewährleisten, sind auch mobile Ladegeräte mit einer Kapazität von 24 kW bis 40 kW erhältlich. Die 120-kW- und 180-kW-Ladegeräte sind auf schnelles Aufladen ausgelegt und daher ideal für Flotten, die Elektrofahrzeuge auf mehreren Routen oder in mehreren Schichten umfassen. Die leistungsstärkste Ladestation ist die PACCAR-360-kW-Ladestation, die ein Fahrzeug in weniger als zwei Stunden vollständig aufladen oder zwei Fahrzeuge gleichzeitig per Schnellladevorgang aufladen kann.

3 MILLIONEN AXSEN



Vor Kurzem produzierte DAF Trucks Vlaanderen in Belgien die 3-millionste Achse – ein Meilenstein in der 50-jährigen Geschichte des konzerneigenen Achswerks in Westerlo. Um optimale Leistung und Effizienz seiner Antriebe zu gewährleisten, hat DAF Trucks in seiner langen Geschichte fast alle Achsen selbst entwickelt und gebaut. 1971 wurde die Produktion in ein neues Werk in Westerlo verlegt, in dem auch die hochwertigen Fahrerhäuser von DAF hergestellt werden. Täglich werden über 600 Vorder- und Hinterachsen in diesem Werk an der Autobahn A13 zwischen Liège und Antwerpen hergestellt. Neben Lkw-Achsen produziert DAF Trucks Vlaanderen jedes Jahr mehrere tausend Achsen für Bus- und Reisebushersteller sowie für Spezialfahrzeuge. Diese Achsen sind auf der ganzen Welt zu finden, in der Regel in Kombination mit von DAF gefertigten PACCAR-Motoren.

20 JAHRE PACCAR FINANCIAL EUROPE

PACCAR Financial Europe (PFE) feiert sein 20-jähriges Bestehen. In den letzten zwei Jahrzehnten ist das Unternehmen zur größten Finanzierungsgesellschaft in Europa für Kunden und DAF-Partner herangewachsen, die einen DAF-Lkw erwerben möchten.

Ein Team aus 375 professionellen und engagierten Mitarbeitern versorgt die DAF-Kunden mit hochmodernen Finanzprodukten und Dienstleistungen, die speziell für den Transportsektor entwickelt wurden.

Aktiv in 16 Ländern

PFE ist heute in nicht weniger als sechzehn Ländern Europas tätig und für die Finanzierung eines von drei neuen DAF-Lkw verantwortlich. Im Laufe der Jahre hat PFE sein Paket an Services erweitert, um auch die Finanzierungs- und Verwaltungsanforderungen von Reparatur und Wartung, Versicherung und Mautgebühren einzubeziehen um nur einige Services zu nennen. Zudem hat das Unternehmen vor Kurzem erfolgreich seinen einzubeziehenden grenzüberschreitenden Finanzierungsservice eingeführt.

Heute hat PACCAR Financial Services Europe mit PacLease als Tochtergesellschaft mehr als 55.000 Lkw in seinem Portfolio vorzuweisen. Neben der Finanzierung ermöglicht PFE zudem den Vertrieb von Gebrauchtfahrzeugen für DAF und PFE in einer zunehmenden Anzahl von DAF-Gebrauchtfahrzeugzentren in ganz Europa.



PILOTPROJEKT FÜR ELEKTRISCHE LKW IN DIE WEGE GELEITET

Leyland Trucks beteiligt sich an einem Projekt, das Transportunternehmen in Großbritannien dabei helfen soll, auf elektrische Lkw umzustellen. 20 DAF-LF-Elektrofahrzeuge sowie die erforderliche Ladeinfrastruktur werden mit Datenloggern ausgestattet, um das Verkehrsministerium der Regierung bei der Förderung der Nutzung von vollelektrischen Lkw zu unterstützen.

Während des Pilotprojekts wird Leyland Trucks mit verschiedenen Endkunden im öffentlichen Sektor zusammenarbeiten. Der National Health Service nutzt 11 DAF-LF-Elektrofahrzeuge zu allgemeinen Transportzwecken in Großbritannien. Die verbleibenden 9 Fahrzeuge werden verschiedenen örtlichen Behörden zur Sammlung von recycelbaren Abfällen und zur Lieferung an Schulen zur Verfügung gestellt.



200 CFS FÜR KOLUMBIEN

Es ist der bisher größte Auftrag für DAF Trucks in Südamerika: 200 Lkw wurden von GRUPO PRODES bestellt. Bei den Fahrzeugen handelt es sich um dreiachsige 6x4-Sattelzugmaschinen für den Transport von Waren wie Bier, alkoholfreie Getränke und tropische Früchte in schwer zugänglichen Gebieten Kolumbiens.

GRUPO PRODES ist eines der größten Transportunternehmen des Landes und verfügt über eine Flotte aus rund 1.500 Lkw und 2.000 Anhängern. „Unsere Flotte umfasst verschiedene Marken und Fahrgestelltypen, sodass wir viele Fahrzeuge zum Vergleich verwenden können. Im Hinblick auf Komfort, Kraftstoffverbrauch, Manövrierbarkeit und Zuverlässigkeit ist der CF jedoch wirklich eine Klasse für sich“, sagt Federico Medina, Director of Transport bei GRUPO PRODES. „Aus diesem Grund haben wir unsere Erstbestellung von 150 auf 200 Lkw erhöht.“

Anspruchsvolle Bedingungen

In Bezug auf das Erscheinungsbild werden die DAF-Lkw ähnlich wie die regulären CFs aussehen, aber „unter der Motorhaube“ sind sie für einen sehr schwierigen Arbeitsalltag gerüstet: GRUPO PRODES hat ein Schwerlastfahrgestell von DAF mit einer besonders robusten Tandem-Achse für maximale Traktion bestellt, sodass die Fahrzeuge Tag für Tag unter den anspruchsvollsten Bedingungen betrieben werden können.



NEUE LKW WERDEN DIGITAL ZUM LEBEN ERWECKT

Dank einer fantastischen Augmented-Reality-App und der unvergleichlichen virtuellen DAF Experience ist DAF nun in der Lage, den neuen XF, XG und XG+ auf Computerbildschirmen und mobilen Geräten zu präsentieren. Dies ist eine Neuheit in der Lkw-Branche.

Mit einem einzigen Wisch können der neue XF, XG und XG+ auf dem Bildschirm eines Mobiltelefons oder Tablets in der interaktiven Augmented-Reality-App „New Generation DAF“ (kostenloser Download im Google Play Store und Apple App Store) angezeigt werden. Das Fahrzeug kann dann an einen beliebigen virtuellen Standort bewegt werden, zum Beispiel auf einen Parkplatz oder sogar in Ihr Wohnzimmer. Benutzer der App können das Fahrzeug sowohl innen als auch außen im Detail – und aus jedem Blickwinkel – bequem von ihrem eigenen Sessel aus erkunden.



Neben der App „New Generation DAF“ führt DAF auch die DAF Virtual Experience ein, die unter startthefuture.com zu finden ist. Hier finden Sie Shows, Präsentationen, Videos und einen Live-Chat. Besucher können sich sogar für eine virtuelle Fahrt im XG und XG+ der neuen Generation anmelden. Ein Besuch des DAF-Museums ist ebenfalls möglich, und im virtuellen Webshop steht das DAF-Merchandise-Sortiment zur Verfügung. Die App wurde für den renommierten Preis für internationale digitale Kommunikation „Digital Communication Awards“ nominiert. Seit 2011 wird dieser Preis jedes Jahr von der Quadriga Hochschule in Berlin für außergewöhnliche Online-Projekte und -Kampagnen aus aller Welt verliehen.

DER DAF XF WIRD ZUM DRITTEN MAL IN FOLGE „FLEET TRUCK OF THE YEAR“

Im dritten Jahr in Folge wurde der DAF XF bei den renommierten Motor Transport Awards in Großbritannien zum „Fleet Truck of the Year“ gekürt. Es ist das erste Mal in der Geschichte der Auszeichnungen, dass ein Lkw dreimal in Folge den Sieg einfährt.

„DAF Trucks hat eine Reihe wichtiger Innovationen eingeführt, um sicherzustellen, dass sein bestes Modell an der Spitze der Verkaufsliste bleibt“, schrieb die Jury in ihrem Bericht. „Der XF hat sich mehr als bewährt.“

„Für Transportunternehmen steht DAF für Zuverlässigkeit, Effizienz und Komfort“, sagt Laurence Drake, Managing Director von DAF Trucks UK. „Dieser erstaunliche dreimalige Sieg in Folge ist ein weiterer Beweis für die Qualität und erstklassige Leistung des XF. In Kombination mit unserer hervorragenden DAF-Partner- und Serviceorganisation bildet der XF ein sagenhaftes Geschäftsangebot.“



Von links nach rechts: Alexander Armstrong (Gastgeber bei den MT Awards), Laurence Drake (Managing Director DAF UK) und Steve Hobson (Zeitschrift Motor Transport).

NEW GENERATION DAF

Nummer eins in jeder Hinsicht



XF XG XG⁺



XF, XG und XG⁺ der neuen DAF-Generation setzen neue Standards, was Effizienz, Sicherheit und Fahrerkomfort angeht. Dafür haben sie die Auszeichnung „International Truck of the Year 2022“ erhalten.

Auf unserer Website **startthefuture.com** erfahren Sie, warum diese bahnbrechenden Lkw in jeder Hinsicht die Nummer eins sind.