

HERBST/WINTER 2022

DAF

IN ACTION



DIE NEUEN DAF-MODELLE XD UND XDC:
“VIELSEITIGKEIT IST TRUMPF”

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

GRÜNER FAHREN, MEHR ERREICHEN



FUELMAX ENDURANCE

MEHR NACHHALTIGKEIT.
AUF MEHR ROUTEN.

[GOODYEAR.EU/TRUCK](https://www.goodyear.eu/truck)

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

GOODYEAR

DIE ZUKUNFT IST VIELVERSPRECHEND!

Es erfüllt mich mit grossem Stolz, in dieser neuen Ausgabe des DAF in Action - auch im Namen des Teams von DAF Austria und DAF Trucks Schweiz und mehr als 10.000 begeisterter DAF Kollegen - den DAF XD - International Truck of the Year 2023 - und den DAF XDC zu präsentieren.

Eine Baureihe von Lastwagen, die in den Bereichen Vertrieb und Bau neue Massstäbe in Bezug auf Sicherheit, Effizienz und Fahrerkomfort setzen.

Dabei vertrauen wir auf die einzigartigen Qualitäten, die wir mit der Einführung der neuen Generation XF, XG und XG+, welche mit dem „International Truck of the Year 2022“ ausgezeichnet wurden, bereits umgesetzt haben. Die ersten und einzigen Lkw auf dem Markt, die die neue europäischen Gesetzgebung betreffend Fahrzeugabmessungen realisiert haben. Nie zuvor haben wir für eine neue Lkw-Serie so schnell, so viele Aufträge erhalten.

Der neue XD hat die gleiche DNA wie unsere Topmodelle für die Langstrecke. Das attraktive und aerodynamische Fahrerhaus bietet ein Höchstmass an Platz und Komfort. Grossartige Fahreigenschaften, hocheffiziente Antriebsstränge, einschliesslich vollelektrischer Antriebe machen den neuen XD zum perfekten Lkw für den Verteilerverkehr, den Bauverkehr, Mülltransport, Feuerwehren, ...

Der XD verdeutlicht die führende Position von DAF auf dem Gebiet der alternativen Antriebe. DAF bietet eine Auswahl an verschiedenen E-Motoren und Akkupacks, ganz zu schweigen von einer ganzen Reihe von Dienstleistungen, die hinter diesen "Null-Emission"-Lkws stehen. Mit den PACCAR Ladestationen in diversen Ausführungen gibt es die Ladelösung für Ihre betrieblichen Anforderungen.

Auf dem Weg in eine noch sauberere Zukunft!



Marc Blom

Managing Director, DAF Trucks (Schweiz) AG
www.daf.ch

4 Mit der neuen XD-Baureihe stellt DAF den wohl fragtesten Lkw Europas vor

8 Journalist Oliver Wilms fährt 2500 Kilometer durch Europa

17 Das deutsche Unternehmen STL Logistik kaufte den DAF XG+ „vom Blatt“

23 Weshalb ein neuer Lkw, wenn ein gebrauchter DAF genauso gut ist? Saan FBN setzte das Wort in die Tat um

26 Können Container intelligenter gestaltet werden? Selbstverständlich!

29 Ted Hughes aus Südafrika schaffte seinen ersten DAF an, der schöne Erinnerungen weckte

31 Mit der Einführung des XD und XF Electric verschiebt DAF wiederum Grenzen

35 Gelb ist nicht einfach nur Gelb. Vor allem nicht, wenn es sich dabei um Tuscan Yellow handelt

38 Was muss bei der Zubehörentwicklung berücksichtigt werden?



4

31

8

35



DAF stellt die neue XD-Baureihe vor:

“EUROPAS GEFRAGTESTER LKW FÜR DEN VERTEILERVERKEHR”

Die IAA Transportation in Hannover – die grösste Nutzfahrzeugmesse Europas. DAF kündigt eine Erweiterung der neuen Generation der DAF-Familie an und stellt die Verteilerverkehrsbranche mit seinen komplett neuen XD-Modellen auf den Kopf. Alle sind sich einig: „Das ist Europas gefragtester Lkw für den Verteilerverkehr.“

Von: Bert Roozendaal

Es ist schon fast eine Selbstverständlichkeit: die neue Generation XD verleiht der Verteilerverkehrsbranche buchstäblich und im übertragenen Sinne ein neues Gesicht und baut den Ruf von DAF als „Premium Brand“ weiter aus. Nicht zuletzt deshalb, weil DAF als erster Lkw-Hersteller die neuen europäischen Vorschriften bezüglich grösserer Abmessungen in einen Lkw umsetzen konnte, der rundum noch sicherer und hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs noch effizienter ist und dem Fahrer zudem einen beispiellosen Komfort bietet - die Geburtsstunde einer neuen Klasse.

**DIE NEUE GENERATION XD
VON DAF VERLEIHT DER
VERTEILERVERKEHRSBRANCHE
BUCHSTÄBLICH UND IM
ÜBERTRAGENEN SINNE EIN
ANDERES GESICHT.**

EIN UMFANGREICHES SORTIMENT

Der DAF XD ist mit den Fahrerhausvarianten Day Cab, Sleeper Cab und Sleeper High Cab, einer umfassenden Bandbreite an 4x2- und 6x2-Achskonfigurationen und sowohl als Sattelzugmaschine als auch als Fahrgestell erhältlich. Anfang 2023 wird das Sortiment unter anderem mit zwei-, drei- und vierachsigen Modellen mit Einzel oder Doppelantrieb für die Baubranche (siehe Kasten) weiter ausgebaut. Dann läuft auch die Produktion des neuen vollelektrischen DAF XD an. Hierbei handelt es sich um „Zero Emission“-Fahrzeuge mit Elektromotoren von 170 kW bis 350 kW und verschiedenen Batteriepaketen bis 525 kWh. Hiermit ist, je nach Fahrzeugnutzung, eine Reichweite von über 500 Kilometern möglich, die für einen ganzen Tag Verteilerverkehr ohne Zwischenladen ausreicht (siehe auch Seite 31).

GERÄUMIGER

Das Design des neuen DAF XD weist viele Stilelemente auf, die auch die neuen XF-, XG- und XG+-Modelle für den Fernverkehr auszeichnen – die „International Trucks of the Year 2022“. Daraus ergibt sich ein äusserst attraktives, freundliches und vor allem überaus aerodynamisches Design und nicht zuletzt auch ein geräumiger Innenraum. Und zwar sogar ein besonders geräumiger



**DAF HAT ALLES DARAN GESETZT,
UM AUCH HINSICHTLICH DER
EFFIZIENZ NEUE MASSSTÄBE
ZU SETZEN**

Innenraum, der für Fahrer im Verteilerverkehr von unschätzbarem Wert ist. Auch das neue Day Cab ist in dieser Hinsicht sehr beeindruckend. Es bietet hinter den Sitzen sogar Platz für einen optionalen Kühlschrank oder einen dritten Sitz „ab Werk“! Der XD ist mit seinen 2,50 Metern Breite zudem genauso breit wie seine grösseren Brüder.

EIN EXTREM LEICHTER EINSTIEG

Das Fahrerhaus ist niedrig auf dem Fahrgestell positioniert. Dies ermöglicht einen besonders leichten Einstieg, in den meisten Fällen über nur zwei Stufen, die ausserdem schrittweise nach innen versetzt sind. DAF beeindruckt nicht nur mit einem niedrigen Boden, sondern auch mit einem niedrigen Motortunnel. Darunter befindet sich übrigens der hypermoderne und äusserste effiziente PACCAR MX 11-Motor. Er bietet Leistungen von 220 kW/300 PS bis 330 kW/450 PS und wird serienmässig mit einem automatisierten TraXon-Getriebe für maximale Effizienz und grösstmöglichen Fahrkomfort kombiniert. Optional ist auch ein Vollautomatikgetriebe erhältlich.

UNÜBERTROFFENER KOMFORT

Dank des geräumigen Fahrerhauses hat der Fahrer am Steuer mehr Platz als je zuvor. Dabei ist der Einstellbereich von Lenkrad und Sitz der grösste der gesamten Verteilerverkehrsbranche. All diese Faktoren tragen zu dem unübertroffenen Komfort bei, den DAF

Fahrern im Verteilerverkehr bietet. Hierfür gibt es noch viele weitere Beispiele: das völlig neue Armaturenbrett mit dem grossen, zentralen LCD-Display, die perfekten Betten mit der 15 Zentimeter dicken Matratze, der grosszügige Stauraum und die zahlreichen Ablagemöglichkeiten sowie die vielen (auch drahtlosen) Smartphone-Ladepunkte. Und das ist nur eine kleine Auswahl. Optional sind eine High-End-Audioanlage mit Standard-Woofer sowie eine elektrische Feststellbremse erhältlich.

Komfort wird ganz gross geschrieben - auch in dieser Hinsicht setzt der XD neue Massstäbe. Er lässt sich hervorragend fahren und lenken, fast wie von selbst. Der Lkw bietet dank des völlig neuen Designs des vorderen Fahrgestellbereichs, einer neuen Fahrerhausfederung und einer neuen Hinterachsaufhängung unverfälschten Fahrkomfort, und zwar unter allen Bedingungen.

PERFEKTE SICHT = SICHERHEIT

Dank der relativ niedrigen Sitzposition und der grossflächigen, bis weit nach unten reichenden Fenster haben XD-Fahrer die beste Direktsicht dieser Klasse. Dazu trägt auch das spezielle „Vision Dashboard“ in hohem Ausmass bei, das auf der Beifahrerseite steil in Richtung Windschutzscheibe abläuft.

Das optional lieferbare DAF Digital Vision System, bei dem die Spiegel durch Kameras ersetzt werden, bietet eine unübertroffene Sicht auf alles, was sich vor und neben dem Lkw abspielt. Dies gilt in noch höherem Masse, wenn anstelle der Rampen- und Frontspiegel der herausragende DAF Corner Eye gewählt wird. Und diejenigen, für die eine perfekte Sicht und somit die Sicherheit an allererster Stelle steht, bestellen auch das DAF Kerb View Window, eine zusätzliche Scheibe unter dem normalen Fenster der Beifahrertür, damit sich direkt neben dem Lkw befindliche Radfahrer und Fussgänger nicht übersehen werden. Der DAF City Turn Assist macht sogar auf Verkehrsteilnehmer im toten Winkel der Beifahrerseite aufmerksam.

DIE EFFIZIENZ DER ZUKUNFT

Maximale Kraftstoffeffizienz und einen geringen CO₂-Ausstoss erzielt DAF vor allem mit einer herausragenden Aerodynamik. Abgerundete Formen, eine gebogene Windschutzscheibe, leicht abgewinkelte Seitenwände sowie Dichtungen überall dort, wo der Fahrtwind die Aerodynamik auch nur im geringsten beeinträchtigen könnte - DAF hat alles daran gesetzt, um auch hinsichtlich der Effizienz neue Massstäbe zu setzen. Das beweisen auch die intelligente Konstruktion und Anbringung des Abgasnachbehandlungssystems und die neuen Hinterachsen mit geringen Ölständen und noch weniger innerer Reibung. Für DAF ist das Anbieten einer grossen Auswahl an Nebenantrieben sowie zahlreicher bereits werkseitig angebrachter Vorrichtungen zur einfachen und schnellen Montage von Aufbaukomponenten eine Selbstverständlichkeit.

Nachdem DAF die Transportbranche in 2021 mit dem neuen XF, XG und XG+ für den Fernverkehr überrascht hatte, steht das Unternehmen jetzt mit dem neuen XD wiederum im Mittelpunkt des Interesses. Hiermit setzt DAF als Erster den Schritt in die Zukunft des innerstädtischen und regionalen Verteilerverkehrs, von Spezialfahrzeugen bis hin zu Baufahrzeugen. Der XD ist in jeder Hinsicht ein neues Spitzenmodell. ■



DAF XD 'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR 2023'

Letztes Jahr wurde DAF für die neue Generation XF, XG und XG+ mit dem Titel „International Truck of the Year 2022“ ausgezeichnet. Auch dieses Jahr konnte DAF auf der IAA in Hannover wieder einen Preis in Empfang nehmen, diesmal für die XD-Baureihe, den erstklassigen Neuzugang von DAF für den Verteiler- und Bauverkehr.

„Letztes Jahr gewann DAF, weil das Unternehmen als erster Hersteller die neuen europäischen Vorschriften für Gewicht und Abmessungen in eine Lkw-Baureihe für den Fernverkehr umgesetzt hatte“, erklärt der Juryvorsitzende Gianenrico Griffini. „Dass DAF es geschafft hat, hinsichtlich Effizienz, Sicherheit und Komfort einen wichtigen Teil dieser DNA auch auf den XD zu übertragen, ist eine herausragende Leistung. Welches XD-Modell Sie auch fahren - als Fahrer fühlt es sich immer so an, als ob Sie einen XG+ fahren: der leise Motor, das Fahrverhalten, die Qualität und die Rundumsicht sind einfach beispiellos.“

ELEKTRISCH

Dass zudem auch gleich ein elektrisches XD-Modell eingeführt wurde, war ein mindestens genauso ausschlaggebender Faktor dafür, DAF wiederum mit dem Titel auszuzeichnen. „Hiermit beweist DAF, dass das Unternehmen bereit für die Zukunft ist“, erläutert Griffini. „DAF bringt den elektrischen Strassentransport auf einen Schlag einen grossen Schritt weiter.“ ■



Der Juryvorsitzende Gianenrico Griffini überreicht Harald Seidel, dem Generaldirektor der DAF Trucks N.V., den Preis

XDC: KRAFTPROTZE FÜR DIE BAUBRANCHE

Anfang 2023 wird die XD-Baureihe unter anderem mit zwei-, drei- und vierachsigen Modellen mit Einzel oder Doppelantrieb für die Baubranche weiter ausgebaut. Dabei bietet der neue XDC massgeschneiderte Lösungen für alle Einsatzbereiche.

Der „New Generation XDC“ ist dank seines geringen Eigengewichts für besonders hohe Nutzlasten ausgelegt. Die XDC-Modelle sind für die schwersten Arbeiten unter den anspruchsvollsten Bedingungen konzipiert. Das garantieren unter anderem die besonders robuste Stossstange, die stählerne Kühlerschutzplatte, die hohe Bodenfreiheit von 300 bis 390 Millimeter (je nach Modell) sowie der mit 25 Grad grosse vordere Überhangwinkel.

Die speziell für dieses Modell entworfene Stossstange betont die einzigartigen Eigenschaften des neuen XDC.

Für in der Baubranche tätige Fahrer stellt der XDC dank seiner perfekten Ergonomie, der geräumigen Tages- und Schlafkabine und der zahlreichen Details, die die Arbeit im Alltag noch leichter und angenehmer gestalten, das ideale Arbeitsmittel dar. Der XDC ist die perfekte Kombination aus extremer Funktionalität und beispiellosem Fahrerkomfort.

Um die grösstmögliche Effizienz zu erzielen, bietet DAF werkseitig eine umfassende Reihe „Body Attachment Modules“ (BAM) an, um die Montage von Aufbaukomponenten zu vereinfachen. Für den Antrieb dieser Komponenten ist auch der XDC selbstverständlich mit einer Reihe von Nebenantrieben lieferbar. Ausserdem sind diverse Optionen zur Bedienung des Aufbaus vom Fahrerhaus aus erhältlich.

**DER XDC IST DIE IDEALE LÖSUNG
FÜR FAHRER DER BAUBRANCHE.**





2.000 Meilen-Roadtest: DAF XG⁺ 480 auf Europatour

NEUER MASSSTAB AUF DER LANGSTRECKE

Auf einer Testfahrt über 2.500 Kilometer quer durch Europa vom südspanischen Malaga bis nach Eindhoven beweist der neue DAF XG⁺, dass er zu Recht den Titel „International Truck of the Year 2022“ tragen darf.

Text: Oliver Willms

Fotografie: Andreas Techel

Keine anderer Newcomer der letzten Jahre hat ein derart neues Bild vom Lkw gezeichnet wie die der DAF XG/XG⁺. Vom alten Meister zum avantgardistischen Vorreiter lautet die Devise, mit der die DAF-Designer und Techniker die neuen europäischen Längenvorschriften als erster und einziger Lkw-Hersteller in die Fahr-Praxis umgesetzt haben. Ein grosser Wurf, das sah man schon bei den ersten Präsentationen, die auch unter der betörend schönen Hülle Technik auf höchstem Niveau und eine Innenraum-Qualität im absoluten Premiumsegment erkennen liessen.

FLAGGSCHIFF

Aber wir wollen nicht nur sehen, wir wollen fahren, leben und kennenlernen. Jenseits von Meterstab, Motorkurve oder Messdiagramm soll das neue Flaggschiff aus Eindhoven uns den Weg in die Zukunft zeigen. Dafür treten wir an für den ultimativen Langstreckentest Malaga-Eindhoven, einmal quer durch Europa mit Bergprüfungen in der Sierra Nevada und den belgischen Ardennen, durch die Rushhour der Mega-Citys Madrid, Paris und Brüssel, auf abgelegenen kleinen Landstrassen direkt am Atlantik oder im unendlich erscheinenden Strassengewirr des Antwerpener Hafens.

**„AM
SPÄTNACHMITTAG
SAUGT DER DAF
DURCH SEINEN
LUFTEINLASS
BEREITS ECHE
ATLANTIKLUFT AN“**



Oliver Willms ist freier Journalist für mehrere deutsche Fachmagazine und für Deutschland Jurymitglied bei der Wahl zum „International Truck of the Year“

Mit diesen Herausforderungen wollen wir den Neuen konfrontieren und im Wortsinn erfahren. Schon vor über 35 Jahren haben wir das Debüt des Vorvaters DAF 95 erlebt und natürlich auch die Entwicklungsstufen dazwischen. Alles richtig gute „Autos“, die zu Recht erfolgreich waren, aber das hier ist anders. Das ist ein Meilenstein. Man sieht es sofort und spürt es erst recht, wenn man einsteigt.

EUROPAMEISTER

Gross ist das Stichwort in mehrerlei Hinsicht. Denn der DAF XG⁺ vermittelt nicht nur von aussen eine beeindruckende Statur. Innen übertrifft das neue DAF-Topmodell seinen Vorgänger mit dem Super Space Cab um Welten, und der war bereits Europameister in Sachen nutzbare Kabinengrösse. Der XG⁺ geht den Schritt vom Arbeitsplatz Lkw zum Wohnmobil für den internationalen Langstreckeneinsatz. Mehr Raum bietet keiner! Das grösste DAF-Haus aller Zeiten, fast elf Kubikmeter gross, mit elektrisch

einstellbarer Komfortliege, drehbaren Sitzen und für den Fahrer Stauraum ohne Ende – ein europäischer Traum, geräumig und fast schon ein Tiny-House. Die Sitzposition ist gemütlich wie zu Hause im Fernsehsessel, gleichzeitig liegt alles gut zur Hand und die Breitband-Windschutzscheibe schmiegt sich nicht nur windschlüpfig um die Fahrerhausecken, sondern bietet eine bislang beispiellose Übersicht auf das Verkehrsgeschehen. Das Design der Fahrzeugseiten bietet gleichzeitig ausreichend Privatsphäre vor neugierigen Blicken anderer Lkw-Fahrer, mit denen wir reichlich bedacht werden.

FLÜSTERLEISE

Das griffig-dicke Lederlenkrad lässt sich mit seinen grosszügigen Verstellwegen ideal auf jeden Fahrer einstellen. Mit einem Dreh am Zündschlüssel startet die Tour in Richtung Zukunft. Und die Zukunft ist so flüsterleise wie ein Reisebus, wo der Motor zwölf Meter weiter hinten liegt. Das merken wir bereits auf den ersten Metern. Gerade



**DANK DER TASTEN AM
LENKRAD GEHÖREN FETTIGE
FINGERABDRÜCKE AUF DEM
TOUCHSCREEN DER
VERGANGENHEIT AN**

mal fünf Zentimeter hoch ist der Motorabsatz, ein Kasten ist es wirklich nicht mehr, unter dem der moderne Reihensechszylinder mit vornehm-verhaltenem Sound zur Sache geht. Der MX 13 verspricht mit 480 PS und satten 2.500 Newtonmeter Drehmoment flottes Vorankommen. Das darf die Lkw-Schönheit direkt in der Sierra Nevada beweisen. Das Asphaltgeschlängel der spanischen Autopista geizt nicht mit langgezogenen Steigungen, die auch den potenten XG⁺ manchmal bis unter die 60-km/h-Grenze mit Warnblinkpflicht zwingen. Mit voller Ausladung auf 40 Tonnen ist das alles andere als eine Schande, zumal der Motor ein echter Beisser ist und der satellitengestützte Tempomat recht vernünftig mit dem gut gestuften Zwölfanggetriebe zusammenspielt. Wir können uns aufs pure Lenken konzentrieren und die Fahrt durch die traumhafte spanische Bergwelt regelrecht genießen. Ein Truck zum Verlieben – dazu gibt es gleich die ersten zarten Momente am Steuer. Die rein hydraulisch betriebene Lenkung steuert den 40-Tonner auf einem sehr präzisen Kurs über die andalusische Piste. Der Kraftaufwand steht elektrohydraulischen Systemen in nichts nach, die Spurführung ist für so einen Kaventsmann von Lkw vorbildlich – perfekt gemacht!

STATTLICHEN 500 PS BREMSLEISTUNG

Das gleiche Kompliment gilt für die neue MX-Motorbremse. Ihre Leistung präsentiert bei der Talfahrt eine handfeste Überraschung. Mit stattlichen 500 PS Bremsleistung stemmt sich die MX-Motorbremse gegen die steilen Autobahngefälle und macht einen Retarder hier tatsächlich überflüssig. So wird die abwechslungsreiche Berg-Tal-Fahrt durch die südspanischen Gebirgsausläufer zur wahren Lustpartie. Nicht nur Marken-Kollegen am Lkw-Volant riskieren mitunter unzulässige Tempospitzen, um den Neuen mit einem anerkennenden Daumen begeistert zu begrüßen. Auch wenn wir an Steigungen andere überholen, bekommen wir viele Daumen zu sehen. Wir genießen also unverdient, aber stellvertretend stolz die Bewunderung der Fahrerkollegen für das Meisterstück der DAF-Ingenieure. Der Platz auf der linken Kabinenseite ist auch bei uns beiden heiss begehrt, denn es macht einfach Freude, diese Mischung aus hohem Fahrkomfort und Lenkpräzision zu spüren.



CINEMASCOPE-PANORAMASCHEIBEN

Wer gross und auch etwas stämmiger ist, darf sich am XG⁺-Arbeitsplatz besonders wohl fühlen. Der Sitzverstellbereich reicht gefühlt bis in die Aufliegermitte, das neue Lenkrad lässt sich über zwei Knickebenen so steil wie im Ferrari platzieren, Bedienhebel für Scheibenwischer oder Motorbremse sitzen da, wo man sie erwartet. Kurzum – ein Traum von einem Fahrer-Arbeitsplatz, bei dem man im Ausblick durch die Cinemascope-Panoramascheiben nur zu gerne in der ersten Reihe sitzt. Neu ist auch das Format der Windschutzscheibe. Während beim Vorgänger drei Scheibenwischer nötig waren, um über die schiessschartenflache Frontscheibe zu gleiten, ist die neue Scheibe tief heruntergezogen und bietet deutlich mehr Aussicht auf Fahrbahn und Umfeld. Jetzt reichen auch zwei grosse Wischer, um die Sicht sauber zu halten. Beste Aussichten also in Richtung Zukunft – das sehen auch die Verkaufsexperten, die mit dem XF / XG in das Premium-Marktsegment in der Lkw-Oberklasse einsteigen. Die neu entwickelte Kabinenfamilie mit ihrer ausgefeilten Aerodynamik, der weiter verfeinerte Antriebsstrang und viel Detailarbeit machen den neuen DAF sehr wertig. Es ist der richtige Schritt in die Zukunft, denn die aussergewöhnliche Fahrerorientierung hilft den Transportunternehmen, qualifiziertes Fahrpersonal zu finden und auch zu halten.

NACHTRUHE

Zum Thema Fortschritt durch optimierte Gestaltung gehört natürlich die Aerodynamik – und dazu konsequenterweise der Einsatz elektronischer Rückraumüberwachung, sprich Kameras statt Spiegel. Hier im Gebirge taugt der schnelle Wechsel zwischen Sommersonne und Tunnelpassagen gut als Feuerprobe für die Video-Spiegel. Auf den schlanken und hier im Gegensatz zu anderen Anbietern richtig an der A-Säule positionierten Displays geht der Lichtwechsel in Sekundenbruchteilen vonstatten. In den zum Teil spärlich ausgeleuchteten Röhren beweist das System, dass es zu den besten auf dem Markt gehört. Die Elektronik verstärkt das Bild besser, als dies ein normaler Spiegel kann. Das gilt auch in der Dämmerung, in finsterner Nacht herrscht zumindest Gleichstand. Die vielen Tunnel der Gebirgsausläufer liegen schon hinter dem goldgelben Expresszug, als am Horizont der Lichtdom der spanischen Hauptstadt zum ersten Etappenziel lotst. Es ist bereits spät, als die Sonne endgültig abtaucht und ein Glanzstück des XG⁺ erstrahlt. Die neuen LED-Scheinwerfer bieten ein Maximum an Fahrbahnausleuchtung, sie lassen wirklich nichts im Dunkeln und leisten einen echten Beitrag zur Verkehrssicherheit. Im lichten Schein der LED-Zukunft parken wir um Mitternacht den DAF-Zug beim örtlichen DAF-Händler und wechseln für eine

kurze Nachtruhe in die Kojen. Ein Blick nach oben verrät: Hier hängt der Himmel satte 2,2 Meter über dem Wagenboden nicht nur voller Geigen, sondern auch voller Staufächer, die eine Menge an Gepäck, Proviant oder Dokumenten schlucken. Auch bei einer Zweimannbesatzung gibt's also kaum Platzprobleme. Die drehbaren Sitze und der für DAF obligatorische Tisch, der aus dem Armaturenbrett ausfährt und auch schwere Last aushält, verleihen dem Grossraumhaus Apartment-Komfort – fehlt nur noch die Nasszelle zum perfekten Wohnmobil-Glück.

HERAUSFORDERUNG

Gut ausgeruht nach dem angenehmen Schlaf mit Komfortmatratze und Standklimaanlage geht es zeitig weiter. Die Tourplanung ist straff, neben der obligatorischen Frage- und Kabinenbesuchsstunde auf den Autohöfen stehen noch Foto- und Filmaufnahmen mit unserer jüngsten Eroberung auf dem Tagesprogramm. Am späten Nachmittag saugt der DAF bereits Atlantik-Seeluft durch seinen Lufteinlass. Die ultimative Handling-Etappe über engkurvige Küstenstrassen am baskischen Surfer-Hotspot ist eine Herausforderung für Augenmass und Antriebsstrang. Beides funktioniert nach Wunsch, sodass wir am Höhepunkt der Serpentinenstrasse mit Meeresblick auf einen Kaffee mit ein paar Fahrerkollegen Erfahrungen austauschen. Mahmud schwört seit Jahren auf seinen DAF XF und kennt die Orangen-Route Südspanien nach Benelux wie seine Hosentasche. Man sieht ihm die Begeisterung für den neuen DAF sofort an. Ein Kurzbesuch ins Cockpit, interessierte Blicke auf alle neuen Details – wir sind sicher, dass der Franzose bald bei seinem Fuhrparkleiter vorsprechen wird...

SURFERKÜSTE

Nach den aufregenden Runden auf engen Küstenstrassen an der Surferküste des Atlantiks führt die Route zurück auf die Autobahn Richtung französischer Grenze. Die schlechte Autoroute-Piste könnte als Testparcours für Fahrwerksabstimmung herhalten. Die Buckel-Tour über Asphalt-Flickwerk und Frostaufbrüche kontert das ausgewogen zwischen straff und komfortabel abgestimmte Fahrwerk mit Leichtigkeit. Es fällt langsam auf, aber wir finden selbst bei diesem jungen Modell, dass noch aus der Vorserie stammt, keine wirklichen Kritikpunkte. Die Warnleuchte für die gesetzte Motorbremse mag etwas zu klein ausfallen, aber deren Wirkung ist deutlich spürbar. Wer sich von der Lenkradverstellung in eine lümmelige Sitzposition locken lässt, sieht vielleicht nicht auf alle Schalter, aber auch das hat der Fahrer in der Hand und könnte eine aktivere Position wählen.



TEUFEL

Was aber auffällt: Der grosse DAF wurde nicht auf Teufel kommandiert mit jedem technischen Schnickschnack ausgestattet, sondern gezielt auf die Wünsche und Anregungen der Fahrer hin ausgerüstet. So hält sich das Verhältnis zwischen Touch-Screen-Betätigung über das Zentral-Display und der Möglichkeit, wichtige Funktionen quasi blind per Taster zu schalten, erfreulich die Waage. Praxisbezug vor Technikverliebtheit heisst das Rezept, das zu dieser Ausgewogenheit führt. Oder man kann beispielsweise anstelle der elektrischen Parkbremsenbetätigung auch den guten alten Pneumatik-Hebel ins Cockpit bestellen. Manche Fahrer schwören darauf und DAF macht ihnen die Wahl möglich – kein schlechter Ansatz! Damit fährt der neue DAF nun eindeutig in die Champions League des europäischen Strassengüterverkehrs. Er wird teurer, ja, aber eben auch hochwertiger und besser denn je. Nur schwerer ist er nicht geworden trotz der vielen Zusatzausstattungen, die wir im Verlauf unserer Dreitagestour immer mehr schätzen. Mit jeder Etappe gibt es neue Erkenntnisse: Die Peillinien im Spiegeldisplay helfen gut mit beim Rangieren oder Überholen und die Kameras schwenken auch in den Kurven mit. Die Übersichtlichkeit durch die Panoramascheibe ist exzellent, der Abbiegeassistent funktioniert wie gewünscht, die Rundumsicht und damit das Sicherheitsniveau ist grandios.

FAHRERKONDITION

Womit der DAF aber entscheidend punktet, ist sein nachhaltig wirkender Beitrag zur Fahrerkondition. Der XG-Pilot sitzt entspannt und mit der Möglichkeit zu wechselnden Sitzpositionen dauerhaft fit am Steuer. Nur den Hebel für den Drehsitz darf man während der Fahrt aus nachvollziehbaren Gründen nicht berühren, sonst gemahnt eine eindringliche Tonfolge unüberhörbar zu Disziplin am Lenker. Wir machen uns den Spass und foppen uns damit gegenseitig vom Beifahrerplatz aus. Schon bald firmiert der melodiose Warnton als „Henks Rache“ im Cockpit, frei nach dem Testfahrer-Kollegen aus dem DAF-Team, der uns den Trick gezeigt hat.

WASCHSTOCK

Ansonsten ist der neue DAF mit seinem geräuschgedämmten Fahrerhaus ein ausgewiesener Freund der leisen Töne. Und überrascht damit sogar bei geöffnetem Seitenfenster. Dann säuselt auch bei Autobahnmarschtempo nur ein leises Lüftchen. Die an den Rändern um fast 80 Grad herumgezogene Frontscheibe leitet den Fahrtwind optimal um das Fahrerhaus. Neben der sanften Ruhe am Steuer liefert die um fast 20 Prozent verbesserte Aerodynamik den angenehmen Nebeneffekt, dass die Seitenscheiben dauerhaft sauber bleiben. Vom Gipfel des Hochdachs bis zur tief heruntergezogenen Stossstangenlippe wird dem Fahrtwind nun erfolgreich Paroli geboten. Die Spalte zwischen den Karosserieelementen wurden konsequent abgedichtet. An den Seitenverkleidungen leiten elastische Schürzen den Fahrtwind gezielt am Fahrzeugboden in Richtung Trailer. Deshalb gibt es für die Reinigung der Frontscheibe in der leicht angeschrägten Front keine Tritte mehr. Ein langer Waschstock mit Bürste reicht zum Scheibenputzen aus. Viel mehr Pflichten rund ums Auto gibt es nicht.

ZWISCHENSTOPP

Der nächste Tag beginnt früh. Nach der ersten Autobahnetappe und dem ernüchternden Zwischenstopp auf einem der neuen Mega-Autohöfe wird klar: Die alte Fernfahrer-Romantik mit den Relais-





**AM ENDE EINER KURVENREICHEN
STRASSE MIT MEERESBLICK
TAUSCHEN WIR ERFAHRUNGEN
MIT EINIGEN FAHRERKOLLEGEN
AUS**



NEUER MASSSTAB AUF DER LANGSTRECKE





**DIESER LKW IST
ANDERS, ER STELLT EINEN
MEILENSTEIN DAR**

Rasthäusern ist zumindest hier dem Massengeschäft mit Lkw und Bussen gewichen. Das Essen ist weder billig noch schmackhaft, die Atmosphäre anonym und steril. Auf der Suche nach der alten Fuhrmannsromantik schwenkt der DAF auf eine der sehr gut ausgebauten Route Nationale ein. Die mautfreien Schnellstrassen bieten nahezu Autobahnkomfort und den einen oder anderen interessanten Ausblick neben der Piste. Ein noch nicht lange aufgegebener Relais Routiers-Rasthof macht uns neugierig. Über ein paar Strassen im Industriegelände kann man tatsächlich noch auf das Areal fahren. Der Lost Place der Chauffeure bietet in Sichtweite zur Route Nationale tatsächlich etwas Feeling von der „guten alten Fernfahrer-Zeit“. Wir nutzen die Location für ein paar schmucke Fotos und tauschen wieder die Plätze. Schon bald lockt das nächste Fundstück an der Strecke: Ein ausgedehnter Rastplatz bietet kostenlose Lkw-Parkplätze – im Wald! Unter kirchturm hohen Pinien parkt es sich wie auf einem Erlebnispfad für Trucker. Die dazu gehörende Tankstelle ein paar hundert Meter weiter bietet das nächste Highlight: Ein liebevoll überfüllter kleiner Truck-Store wartet mit Zubehör von sinnvoll bis ausgeflippt, den obligatorischen Fahrer-Kleidungsstücken und einer Chefin mit Diesel im Herz auf. Hier lebt die Fernfahrer-Szene noch! Zwischenstopps dieser Art sind einzigartig, aber kosten Zeit. Deswegen heisst die Devise anschliessend Kilometer fressen, um der Samstagssperre im Grossraum Paris davonzufahren. DAF und Mannschaft sind mittlerweile zu einer Einheit verschmolzen, man kommt blind zurecht und merkt einmal mehr, wie fahrerfreundlich dieser Lkw entwickelt wurde.

STAUFREI

Nach einer weiteren ruhigen Nacht umkurven wir die französische Metropole vollkommen staufrei, die ersehnte Tüte heisse Fritten hinter der belgischen Grenze bleibt getrieben vom eigenen Anspruch und engem Zeitkorsett leider ein Traum. Die Hoffnung auf die schmackhafte Nationalspeise stirbt im Antwerpener Ölhafen. Auf dem malerischen Lkw-Parkplatz an einem uralten Lagerhochhaus müssen wir ohne Imbiss auskommen, dafür sind die Fahrer umso neugieriger auf unseren leuchtend gelben Niederländer. Wir sind eine willkommene Unterbrechung der Ruhezeit und teilen ganz automatisch unsere eigene Begeisterung für den Truck. Doch der XG+ wittert schon seine nur 90 Kilometer entfernte Heimat im DAF-Werk. Noch einmal lassen wir uns faszinieren von der Lenkpräzision auf den Kreisverkehren des Hafens und nach einer kurzen Autobahnetappe öffnet sich die Schranke am Eindhovener DAF-Werk. Fast so eng wie die französischen Mautstationen geht es hinein in das Firmengelände. Der Pförtner freut sich über unseren Gruss per Hupe und wir stellen unseren schicken Gelben nach 2.485 Kilometern kratzerfrei ab und steigen aus mit einem Sack voller neuer Eindrücke.

Das Fazit fällt überraschend knapp aus: ein gelungener Antriebsstrang mit brillanter Motorbremse, Top-Wirtschaftlichkeit bei flotter Fahrweise (um 24 Liter Verbrauch) und ein Grossraum-Fahrerhaus, wie es das bisher nicht zu kaufen gab. Oder einfach gesagt: Mission Zukunft erfolgreich gemeistert! ■



Hier lebt die Fernfahrer-Szene noch!



Auf dem malerischen Lkw-Parkplatz an einem uralten Lagerhochhaus müssen wir ohne Imbiss auskommen



Ein noch nicht lange aufgegebener Relais Routiers-Rasthof macht uns neugierig.



Unter kirchturnhohen Pinien parkt es sich wie auf einem Erlebnispfad für Trucker.



TRUCK COMPONENTS

AND DAF
PROUDLY PRESENT THE

NEW GENERATION DAF



NIGHT LOCK



PLAY IT SAFE
VISIT YOUR LOCAL
DAF DEALER OR
THE WEBSITE

PARTS.DAF.COM



"Ganz oben auf dem Wunschzettel"

SCHWER IN FAHRT

Mit Schwer- und Spezialtransporten in ganz Europa hat sich die STL Logistik AG einen Namen in der Branche erkämpft, an dem auch zuverlässige DAF-Sattelzugmaschinen der Baureihen XF und XG⁺ ihren Anteil haben.

Text: Oliver Willms

Fotografie: Steffen Löffler

Mit hohen Gewichten und überdimensionierter Fracht kennt sich Jörg Reichmann bestens aus. Seit gut 28 Jahren bietet der Firmengründer von STL Logistik im mittelhessischen Haiger Spezialtransporte und Speziallogistik vor allem für die traditionsreiche Montanindustrie in der Region an. Zu den Kunden gehören Kessel- und Behälterbauer, Bodenpressereien und Ringschmieden, deren riesige Stahlringe, Stahlronden und Kesselböden mit über fünf Meter Durchmesser nicht so recht auf die verfügbaren Standard-Auflieger passen wollten. Also suchte sich der gebürtige Siegerländer ortsansässige Fahrzeugbauer, um mit ihnen individuelle Hydraulikschräg- und Blechlader zu entwickeln und zu bauen. Die Spezial-Trailer Marke Eigenbau erlauben es, die Ladung diagonal zu stellen und damit Erzeugnisse in Übermass ohne grösseren Aufwand gesetzeskonform zu transportieren.



STL-Vorstand Reichmann: "Um Berufskraftfahrer aus- und weiterzubilden und dann im Unternehmen zu halten, haben wir eine Fahrerakademie gegründet."

SCHWER IN FAHRT





MIT SCHRÄGTRANSPORTEN FÜHREND

„Mit den Spezialanfertigungen haben wir unseren Kunden die Technik von morgen schon heute bereitstellen können“, freut sich STL-Vorstand Reichmann über den Vorsprung gegenüber den Mitbewerbern. Auch wenn inzwischen viele Schwertransporteure nachgezogen haben und ebenfalls solche Speziallader verwenden, ist STL mit Schrägtransporten noch immer mit führend in Europa.

VERSTELLBAREN VERLADETISEN

Neben den Schräg- und Blechlädern mit bis zu drei hydraulisch verstellbaren Verladetischen nutzt STL teleskopierbare Tieflader und Planensattel, Tiefbettfahrzeuge, Innenlader, Kesselbrücken,

Haubenaufleger für Heisstransporte, Jumbo- und Mega-Volumenzüge sowie Plateau-Aufleger. Rund 140 Anhänger- und Aufleger zählt der Fuhrpark insgesamt. Sehr speziell ist auch die Ansammlung an Sattelzugmaschinen. Neben zweiachsigen Standardfahrzeugen und Low-Linern bedient sich STL an 530 bis 750 PS starken Schwerlastzugmaschinen mit Radformel 6x2, 6x4 und 8x4. Das Gros machen Fernverkehrs-Lkw von DAF aus. Seit zehn Jahren kauft Reichmann schwere XF und neuerdings auch XG+ beim regionalen DAF-Händler BFS (Bremsen- und Fahrzeug-Service GmbH) in Siegen ein. Im Oktober 2021 konnte der Speziallogistiker seinen 50. DAF – eine 530 PS starke XF FTG 6x2-Sattelzugmaschine mit lift- und lenkbare Vorlaufachse – in den Dienst stellen.



WER EXTREM GROSSE, SCHWERE, HOHE UND/ODER BREITE LASTEN TRANSPORTIEREN MUSS, SCHALTET DIE STL LOGISTIK AG EIN

FAHRERHERZEN

Inzwischen kamen drei grosszügig ausgestattete XG+ mit 480 bis 530 PS hinzu. Sie verfügen über alle Highlights, die Fahrerherzen höherschlagen lassen. Das beginnt beim grossen Kühl-schrank zieht sich über die Standklimaanlage und endet längst nicht beim schwenkbaren Fahrersitz oder dem elektrisch einstellbaren Relax-Bett. Sechs weitere der grössten DAF-Schlachtschiffe sollen noch bis Jahresende die Flotte verstärken. Knapp die Hälfte der Lkw im gepflegten STL-Fuhrpark stammt dann aus Eindhoven. Insgesamt zählt das Unternehmen 105 Zugmaschinen, die nie älter als vier Jahre und mit ihrer Ladung in ganz Europa unterwegs sind. Neben Deutschland steuern die Trucks vor al-lem Frankreich, Spanien, Dänemark, Polen und die Slowakei an und legen auf ihren Touren rund 120.000 Kilometer im Jahr zurück. Für alle Lkw gibt es über die gesamte Laufzeit Full-Service-Verträge für Wartung und Reparaturen. Die eigene Werkstatt am Stammsitz betreut vor allem die Trailer, übernimmt kleinere Reparaturen am Lkw und das gesamte Reifenmanagement.

NEUE WEGE

Künftig will der 56-Jährige auch beim Personalmanagement und den Fuhrparkinvestitionen neue Wege gehen. Um Berufskraftfahrer aus- und weiterzubilden und dann im Unternehmen zu halten, hat STL bereits eine Fahrerakademie gegründet und Stipendien vergeben. Bei der Fahrzeugwahl seien neben Anschaffungspreis, Werkstatt, Ersatzteilversorgung und Wiederverkauf auch die Fahrerzufriedenheit von hochrangiger Bedeutung. Hier könne DAF mit der neuen Lkw-Generation für den Fernverkehr deutlich punkten. Die Akzeptanz der niederländischen Marke sei bei den Kraftfahrern im Unternehmen extrem hoch – und das nicht erst, seitdem es die DAF XG+ mit dem grössten Hochdach und 12,5 Kubikmeter Arbeits- und Lebensraum für die Fahrer gibt. Das beweist eine aufwendige Fahrerbefragung zu den gewünschten Lkw-Marken im Unternehmen. DAF als Premiumprodukt lag bei Design, Platzangebot, Komfort, Handling und Verbrauch immer ganz weit vorn.



Inzwischen kamen drei grosszügig ausgestattete XG+ mit 480 bis 530 PS hinzu.



**MÖCHTEN SIE
MEHR HIERÜBER
ERFAHREN?**

Scannen Sie
den QR-Code





STL-Fuhrparkleiter Thomas Schubert-Wirth: „Den ersten DAF XG⁺ haben wir allein auf Basis eines Prospekts bei BFS-Geschäftsführer Johannes Hoof bestellt.“



STL-Fahrer Jan Halmann

**„DAF WAR SCHON
IMMER GUT, ABER
MIT DEM NEUEN
DAF XG⁺ GEHT DAS
UNTERNEHMEN
NOCH EINEN
SCHRITT WEITER“**

FLAGGSCHIFF AUS HOLLAND

Noch einmal eine Schippe oben drauf legt der neue DAF XG⁺. Das kann STL-Fahrer Jan Hallman bestätigen. Als einer der Ersten durfte sich der 36-Jährige über das Flaggschiff aus Holland freuen und findet vor Begeisterung kaum Worte. Besonders das Raumangebot hat ihn extrem geflasht. „Das ist das Nonplusultra. Besser geht es für Fahrer nicht“, lautet sein Kommentar. Hinzu komme das phantastische Design innen wie aussen. Die neue Generation habe gegenüber dem Vorgänger eine deutliche Aufwertung erhalten, sei viel moderner und könne mit dem super einstellbaren Digital-Display sowie einer einfachen Bedienung überzeugen.

EINE WUCHT

„Der Neue verhält sich auf allen Strassen sehr ausgeglichen, zeigt ein gutes Kurvenverhalten und läuft zudem sehr leise“, ergänzt DAF-Neuling Halfmann. Eine Wucht sei das breite und elektrisch vielfach verstellbare Relax-Bett in 80 Zentimeter Breite und mit dickem Topper. „Besser als zu Hause auf dem Sofa“, meint Jan Halfmann. Gleichzeitig schwärmt er über das „Corner-Eye“. Die Weitwinkelkamera decke einen riesigen Bereich ab, informiere ihn über das schlecht einsehbare Verkehrsgeschehen auf der rechten Fahrzeugseite und mache das Rechtsabbiegen mit dem Lkw deutlich sicherer.

U-RICHTLINE

Auch das Leergewicht und der Dieselkonsum seien unverkennbar besser als beim Vorgänger, was auch STL-Fuhrparkleiter Thomas Schubert-Wirth bestätigen kann. „Den ersten DAF XG⁺ haben wir allein auf Basis eines Prospekts bei BFS-Geschäftsführer Johannes Hoof bestellt. Keiner von uns hatte zuvor die neue DAF-Generation live gesehen oder geschweige denn Probe gefahren“, gibt der 33-Jährige zu. Aber das Konzept und die konsequente Umsetzung der aktuellen EU-Richtlinie für neue Lkw-Fahrerhaus- und Fahrzeugabmessungen habe ihn überzeugt. Der mutige Schritt wird belohnt. Als eines der ersten Unternehmen in Deutschland bekommt STL Logistik einen DAF XG⁺ in Firmenfarbe geliefert.

LEERGEWICHT

Wirth hatte grosse Bedenken, dass aufgrund des riesigen Fahrerhauses das Leergewicht der Sattelzugmaschine gegenüber dem bisherigen XF ungebührlich in die Höhe schnellen könnte. „Das Gegenteil war der Fall. Trotz der 49 Zentimeter längeren Hochdachkabine und des grösseren Radstands zeigte die Waage sogar rund 150 Kilo weniger als beim vergleichbaren XF an. Das hat uns umgehauen und den Weg für weitere DAF XG⁺ im Fuhrpark geebnet“, verrät Thomas Schubert-Wirth, der schon mehr als ein Dutzend Jahre im Betrieb tätig ist. Insgesamt beschäftigt STL rund 300 gewerbliche und kaufmännische Mitarbeiter, die ein breites Spektrum an Logistik-Dienstleistungen für nationale wie internationale Kunden aus Industrie und Handel sicherstellen. Etwa 140 davon sind für STL als Berufskraftfahrer unterwegs, die mit dem Umgang überdimensionaler Schwerstfracht und deren Ladungssicherung vertraut sind. ■



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.





SAAN FBN SCHWIMMT GEGEN DEN STROM

Von: Henk de Lange

Fotos: Marieke van Grinsven

Stellen Sie sich die folgende Situation vor: Ihr Unternehmen läuft gut. Als niederländisch-rumänisches Unternehmen sind Sie erfolgreich im internationalen Transport für die Veranstaltungs- und Unterhaltungsbranche tätig. Sie breiten zwar stetig aus, bleiben in der von englischen Speditionen dominierten Branche jedoch ein eher kleiner Spieler. Dann kommt die Corona-Pandemie. Alles kommt knirschend zum Stillstand. Popstars gehen nicht mehr auf Welttournee, die Lkw stehen still. Niemand weiss, wie lange die Krise dauern wird, überall herrscht Unsicherheit.

Ein guter Moment, um über die Zukunft nachzudenken. Wie soll es weitergehen? Im niederländischen Diemen beschliesst Saan Trucking ausgerechnet jetzt, um gegen den Strom zu schwimmen und nicht nur weiterzumachen, sondern sogar auszubreiten. Denn irgendwann wird die Corona-Krise vorbei sein und die Nachfrage nach Transporten, auch in der Veranstaltungsbranche, wieder steigen.

Ironischerweise wirkt sich der Brexit positiv auf die Umsetzung dieses Ziels aus.

BRANDNEU

Rogier Lecluse, der Geschäftsführer von Saan FBN, sitzt noch an dem langen Tisch des brandneuen und äusserst geschmackvoll



Mittlerweile fahren die Kombinationen von Saan FBN kreuz und quer durch die EU und stellen buchstäblich die Grundlage für erfolgreiche Auftritte von Bands, Orchestern und Popstars



**DIE CREWS SIND
MONATELANG
UNTERWEGS
UND PLATZ
UND KOMFORT
SIND DAHER
UNERLÄSSLICH**

ROGIER LECLUSE: „IN UNSERER BRANCHE GEHT ES NUR UM EINES: ZUVERLÄSSIGKEIT, ZUVERLÄSSIGKEIT UND NOCHMALS ZUVERLÄSSIGKEIT.“



eingerrichteten Büros des Mutterunternehmens Koninklijke Saan. Das in den Niederlanden unter anderem im Bereich Spezialtransporte und Industrieumzüge führende Unternehmen ist erst vor einer Woche dort eingezogen und hat sich noch nicht so richtig eingelebt. Dieses Gefühl verschwindet jedoch im Handumdrehen, als Lecluse anfängt, die Entstehungsgeschichte des Tochterunternehmens Saan FBN zu schildern.

KENNZEICHEN

„Eine der Auswirkungen des Brexits ist, dass Lkw mit britischem Kennzeichen in der EU nur noch dreimal laden und löschen dürfen, bevor sie nach Grossbritannien zurückkehren müssen“, beginnt er. „Für britische Transportunternehmen in der Veranstaltungsbranche stellt das ein grosses Handicap dar. Denn für Bands und Popstars, die in zwanzig Städten in der EU auftreten möchten, machen diese Vorschriften einen effizienten Transport unmöglich.“

Das britische Fly by Nite (die Abkürzung FBN in Saan FBN) war eines der Unternehmen, die mit diesen neuen Vorschriften konfrontiert wurden. „Wir hatten früher bereits zusammengearbeitet und kannten uns deshalb schon“, erzählt Lecluse weiter. „Nach der Corona-Pandemie wäre die britische Flotte von Fly by Nite in der EU kaum noch einsetzbar gewesen, obwohl die Nachfrage nach Transporten in der Veranstaltungsbranche höher als je zuvor sein würde. Deshalb erhielten 90 der 180 Lkw ein irisches Kennzeichen, aber damit war das Problem nur teilweise gelöst. Aus diesem Grund entschieden wir uns für ein Joint Venture: Saan FBN. So schlugen wir zwei Fliegen mit einer Klappe: wir konnten ausbreiten und Fly by Nite konnte weiterhin in der EU arbeiten.“

MITTEN IN DER KRISE

Die Unterhandlungen für das Joint Venture fanden mitten in der Corona-Krise statt. „Das war schon seltsam“, blickt Lecluse zurück. „Wir schmiedeten Zukunftspläne für eine Branche, die komplett stilllag und zu dem Zeitpunkt gesetzlich verboten war. Eines wussten wir jedoch ganz genau: wenn die Pandemie vorbei ist, müssen wir sofort einsatzbereit sein.“

Das erwies sich aber doch als eine beträchtliche Herausforderung. Denn wo bekommt man innerhalb weniger Monaten gut 30 Sattelzugmaschinen (zusätzlich zu den 20 vorhandenen

Fahrzeugen) her, vor allem angesichts der langen Lieferzeiten in der gesamten Lkw-Branche? Truckland, der feste Handelspartner von Saan und DAF Used Trucks hatten die Antwort auf diese Frage parat. Weshalb neue Lkw, wenn gute Gebrauchtfahrzeuge genauso gut geeignet sind und fast direkt zur Verfügung stehen? Die Entscheidung fiel auf den DAF XF mit Super Space Cab, da die Crews monatelang unterwegs und Platz und Komfort daher unerlässlich sind. Die Fahrzeuge durften ausserdem nicht älter als Baujahr 2018 sein, mussten selbstverständlich noch gepflegt aussehen, nicht mehr als 350.000 Kilometer auf dem Tacho haben und weiss sein.

GUT HINBEKOMMEN

Lecluse: „Wir wollten die Fahrzeuge buchstäblich so gut wie neu herrichten und stellten zudem noch einige weitere Anforderungen.“ Deshalb wurden alle Lkw einer so genannten „Nullinspektion“ unterzogen, bekamen neue Reifen und wurden mit neuen Betten, einer leistungstärkeren Batterie, einer Standklimaanlage, einem Ladeanschluss sowie einem Track & Trace- und Kamerasystem ausgestattet. Alles schön und gut, aber sie waren trotzdem noch weiss. Eigentlich keine aufregende Farbe, oder? „Stimmt“, gibt Lecluse zu. „Das war aber eine bewusste Entscheidung. In unserer Branche spielt die Ausstrahlung natürlich eine wichtige Rolle. Weiss ist eine gute Grundlage für auffallende Features. Und das haben wir gut hinbekommen. Die Kombinationen sehen fantastisch aus.“

EINE HERAUSRAGENDE LEISTUNG

Mittlerweile fahren die Kombinationen von Saan FBN kreuz und quer durch die EU und stellen buchstäblich die Grundlage für erfolgreiche Auftritte von Bands, Orchestern und Popstars dar. „In unserer Branche geht es nur um eines“, erklärt Lecluse. „Zuverlässigkeit, Zuverlässigkeit und nochmals Zuverlässigkeit. Wenn wir scheitern, scheitert auch der Künstler, für den wir im Einsatz sind. Und wir enttäuschen damit Tausende oder sogar Zehntausende von Fans. Wer ein zuverlässiger Partner sein möchte, benötigt zuverlässige Arbeitsmittel. Diese Lkw können wir noch jahrelang einsetzen. Dass wir das gemeinsam hinbekommen haben, ist eine herausragende Leistung. Für uns sind die jungen gebrauchten XF perfekt geeignet - und das gilt übrigens auch für die Crews. Natürlich gab es Unsicherheiten und Risiken. Aber wir waren auch alle zuversichtlich, dass wir erfolgreich sein würden. Und wir hatten recht.“ ■

WANN KOMMT DER CONTAINER 2.0?

Von: Bert Roozendaal

Laut Erwin Rademaker, dem Programmmanager des Hafenbetriebs Rotterdam, werden ungefähr 85 Prozent aller Transportgüter in Containern befördert. Das macht den Container zu einer der grössten Standardisierungen der weltweiten Logistikkette. Dabei stellt sich allerdings die Frage, ob auch der Container heutzutage nicht etwas intelligenter gestaltet werden könnte... Der Hafenbetrieb Rotterdam untersucht die Möglichkeiten.

Mit dem 1955 von Malcom P. Mclean erfundenen Seecontainer und der fast gleichzeitigen Einführung des Twistlocks von Keith Tantlinger von Fruehauf waren diese beiden Männer für eine wahre Revolution im Gütertransport verantwortlich. Mittlerweile werden weltweit ungefähr 30 Millionen Container befördert und diese Zahl wird künftig weiter steigen.

RIESENGROSSE VORTEILE

Container bieten hinsichtlich der Effizienz riesengrosse Vorteile. Ihre Rolle hat nach 65 Jahren aber trotzdem etwas an Glanz verloren. Denn im Vergleich zu all den intelligenten Techniken, die heutzutage in der Logistikbranche zum Einsatz kommen, hat sich der fantastische wasserdichte Container mit seinen Standardgrössen langsam, aber sicher zum simpelsten Glied der gesamten Kette entwickelt.

OHRENBETÄUBEND STILL

Während beim Trailertransport sowohl Spediteure als auch Verloader ihre Fahrzeuge und Frachten unterwegs immer besser überwachen können, bleibt es diesbezüglich bei den Containern ohrenbetäubend still. Bei Frachten, die irgendwo im Binnenland von China oder Südamerika in Container verladen werden, weiss man oft erst am endgültigen Bestimmungsort, ob alles noch vorhanden ist und die Reise gut überstanden hat oder ob unterwegs nicht daran herumgepfuscht oder etwas hinzugefügt wurde. Zudem werden

Container noch von einem umfangreichen Paket elektronischer Dokumente oder Papiere begleitet, da jeder Container im Laufe seiner Reise mehrmals zu einer anderen Spedition wechselt und jede Partei eine eigene Rechnung verschickt.

EIN UNANGENEHMER BEIGESCHMACK

Der Einsatz von Containern hat darüber hinaus einen unangenehmen Beigeschmack: fast alle aus Übersee stammenden Schmuggelwaren reisen gemütlich zwischen der übrigen Ladung in Containern versteckt mit. Und wie gelangt die Schmuggelware in die reguläre Ladung? Weil es so einfach ist. Die Türen sind meist nur mit einem einfachen Schloss gesichert. Das hat unter anderem zur Folge, dass Hafenbetriebe ungewollt mit der Drogenkriminalität konfrontiert werden und jedes Jahr Millionenbeträge an deren Bekämpfung ausgeben müssen. Dazu kommen noch die zusätzlichen Anstrengungen der Zollbehörde und anderer Fahndungsdienste.

EIN DORN IM AUGE

Das ist Erwin Rademaker, dem Programmmanager des Hafenbetriebs Rotterdam, ein Dorn im Auge. „Wir sind ungewollt zum Hotspot der Schwermriminalität geworden. Aber eigentlich haben wir hiermit überhaupt nichts zu tun. Unsere Aufgabe ist nicht das Bekämpfen der Kriminalität, sondern das Ermöglichen der Warendurchfuhr.“ Erwin spricht sich deshalb dafür aus, Container mit einem Track & Trace-System auszurüsten. „Dieses System

ERWIN RADEMAKER: „INDEM WIR DIESEN CONTAINER AUF DER GANZEN WELT HERUMSCHICKEN, ERFAHREN WIR VIEL ÜBER DIE KONTINUITÄT DER REISE.“





Ungefähr 85 Prozent aller Transportgüter wird in Containern befördert.

müsste, wie die Container selbst, weltweit standardisiert werden. Ein solches System wäre eine gute weltweite Plattform für weitere Entwicklungen wie beispielsweise fernbedienbare elektrische Schlösser. Hiermit könnte ein Grossteil der Kriminalität verhindert werden. Die heutigen Containerströme machen es der organisierten Kriminalität viel zu einfach.“

INTELLIGENTER

Die Ideen von Rademaker zur intelligenteren Gestaltung von Containern sind aber vor allem auch auf das Ziel des Hafenbetriebs, selbst immer „intelligenter“ zu werden, ausgerichtet. „In einigen Jahren werden voraussichtlich die ersten unbemannten Schiffe an unseren Kais anlegen. Dafür sollte die Containerladung dieser Schiffe im Bereich IT ebenfalls einen Zahn zulegen.“ Container können nämlich bei der Abwicklung auch selbst eine Rolle spielen. „Sie können beispielsweise bereits vorab ihren Inhalt und dessen Zustand melden. Und wie wäre es, wenn Container künftig mit einer Art „E-Wallet“ ausgerüstet wären, um alle Abwicklungskosten direkt selbst bezahlen zu können? Solche Container können sowohl den Verloader als auch den Empfänger darüber informieren, dass sie auf den Zug gesetzt werden, irgendwo stillstehen oder unbefugt geöffnet werden. Im Prinzip ist alles möglich.“

CONTAINER 42

Rademaker hat seine Vision mit seinem „Container 42“ bereits in die Praxis umgesetzt. Dieser Container wurde zu

Forschungszwecken mit allerlei Messinstrumenten, Sensoren, Track & Trace-Systemen und guten Stiftschlössern an der Tür ausgerüstet. Er enthält auch eine „Ladung“. „Indem wir diesen Container auf der ganzen Welt herumschicken, erfahren wir viel über die Kontinuität der Reise und können beispielsweise Daten zu Temperatur, Feuchtigkeit, Stössen, Neigungswinkeln und vielem mehr sammeln. Wir möchten ausserdem auch wissen, wie die Messgeräte die Reise überstehen und welche Anforderungen sie künftig erfüllen müssen.“

THE ANSWER IS 42

„42“ bezieht sich übrigens nicht auf die Grösse des Containers, sondern auf einen Science Fiction-Roman von Douglas Adams, in dem ein Computer nach einer 7,5 Millionen Jahre dauernden Berechnung vorhersagt, dass die universelle Antwort auf alles 42 lautet. „So lange möchten wir nicht dafür brauchen“, lacht Rademaker. „Und unser Container ist auch nicht die universelle Antwort auf alles. Aber ich bin mir sicher, dass Container mit einem Upgrade von ungefähr 1000 Euro pro Stück bereits in einigen Jahren eine viel intelligentere Rolle beim Transport spielen können. Bei 30 Millionen Containern kommt damit zwar ein enormer Betrag zusammen, aber im Vergleich zum gesamten Welthandel ist das ein Klacks. Ausserdem müssen nicht alle Container gleichzeitig umgerüstet werden. Wir verfügen bereits über eine weltweite Transporteinheit, die nur noch auf die Stufe 2.0 gebracht werden muss.“ ■



**MÖCHTEN SIE
MEHR HIERÜBER
ERFAHREN?**

Scannen Sie
den QR-Code





Hughcor:

ALLES BLEIBT IN DER FAMILIE

Ted Hughes ist der Geschäftsführer des südafrikanischen Transportunternehmens Hughcor. Er schaffte kürzlich seinen ersten DAF, einen XF 480 Space Cab, an. Das weckte sowohl bei ihm als auch bei seiner Tochter Siobhan schöne Erinnerungen an die achtziger Jahre.

Hughes gründete 1968 mit nur einem Kippfahrzeug sein eigenes Transportunternehmen im Vereinigten Königreich. Das Geschäft ging gut und innerhalb kürzester Zeit fuhren unter seinem Namen zehn Sattelzüge durch ganz Europa. Als er 1980 nach Südafrika auswanderte, war er dreieinhalb Jahre lang als Fahrer bei Swift Transport im Nachbarland Simbabwe tätig. „Dort habe ich viel Erfahrung und Kenntnisse gesammelt“, erzählt er. „Und das war auch nötig, da der Strassentransport in Südafrika ganz anders als in Europa ist.“

ENGAGIERT

Nachdem er bei diversen anderen Transportunternehmen gearbeitet hatte, machte Ted Hughes sich im Januar 2008 wieder selbständig. Seine Firma Hughcor hat sich mittlerweile zu einem erfolgreichen, mittelgrossen Transportunternehmen entwickelt, das auf den Ferntransport spezialisiert ist. Und obwohl er bereits 75 Jahre alt ist, engagiert sich Ted immer noch sehr im Familienbetrieb. Der fitte Mittsiebziger arbeitet noch sage und schreibe sechs Tage in der Woche. „In dieser Branche dreht sich alles um Leidenschaft“, erläutert er. „Ohne Leidenschaft erreicht man nichts.“

DIE EHEFRAU

Wir hatten den Begriff „Familienbetrieb“ bereits erwähnt. Hughcor verdankt seinen Erfolg grösstenteils Hughes' Ehefrau Ruth, die als Operations Manager fungiert. „Sie ist der Motor unserer Firma“,

erzählt der sichtlich stolze Ted. „Sie arbeitet unglaublich hart, um Aufträge hereinzuholen, und sorgt dafür, dass die Güter unserer Kunden sicher und pünktlich ankommen.“

DIE TOCHTER

Auch Tochter Siobhan ist im Familienbetrieb tätig. Sie liebt bereits seit ihrem zehnten Lebensjahr alles, was mit Lkw zu tun hat. „Als Kind begleitete sie mich in den Ferien auf meinen Fahrten“, erläutert Ted Hughes. „Sie sass dann mit einem Buch auf dem Beifahrersitz oder las im Bett hinter mir. Und zwischendurch versorgte sie mich mit Kaffee und Essen, während ich am Steuer sass.“ Für Ted, der selten zuhause war, war die Zeit unterwegs mit seiner Tochter besonders wertvoll.

NACH DEM STUDIUM

Nach ihrem Studium entschied sich Siobhan dafür, ebenfalls eine Stelle bei Hughcor anzutreten. Sie ist für die Buchhaltung, das Personalwesen und die Überwachung des Dieserverbrauchs zuständig. „Sie hat sich ihre Spuren in der Transportbranche inzwischen schon lange verdient“, findet Ted Hughes. Als der neue DAF auf dem Gelände von Hughcor eintraf, setzte sich Siobhan sofort ans Steuer und weckte damit Erinnerungen an die Zeit vor 25 Jahren, als sie sich als Zehnjährige aus dem Fenster des DAF lehnte, den ihr Vater damals fuhr.



Als der neue DAF auf dem Gelände von Hughcor eintraf, setzte sich Tochter Siobhan sofort ans Steuer und weckte damit Erinnerungen an die Zeit vor 25 Jahren, als sie sich als Zehnjährige aus dem Fenster des DAF lehnte, den ihr Vater damals fuhr.

DAS DREHMOMENT

Hughes fährt bereits seit 1985 DAF und war schon immer von der Leistungsstärke der niederländischen Lkw beeindruckt. Das Drehmoment seines damaligen DAF 95 mit (seinerzeit durchaus beachtlichen) 430 PS war natürlich nicht mit dem seines neuen DAF vergleichbar. „Ich habe damals aber trotzdem viele Konkurrenten überholt, sogar am steilen Van Reenen-Pass“, erinnert er sich. „Und das mit einem vollen 50 Tonnen-Auflieger. Mein neuer DAF ist in dieser Hinsicht natürlich noch beeindruckender.“

BERGAUF

„Lkw dürfen in Südafrika zwar höchstens 80 km/h fahren, aber das Wichtigste ist doch die höhere Geschwindigkeit beim Bergauffahren und die sichere Verzögerung beim Bergabfahren“, erläutert Hughes. „Ältere Lkw schaffen bergauf oft nur 10 bis 15 km/h, aber dieses neue Modell fährt problemlos 50. Dadurch erhöht sich die Durchschnittsgeschwindigkeit und das spart Zeit.“

ZUFRIEDEN

Ted ist nicht nur mit den Leistungen und dem Kraftstoffverbrauch seines neuen DAF, sondern auch mit den dazugehörigen Dienstleistungen des Importeurs Babcock vollauf zufrieden. „Damit bieten die beiden Unternehmen ein Gesamtpaket an. Wir werden nach diesem ersten DAF sicherlich noch weitere Fahrzeuge anschaffen.“ ■



Siobhan ist im Familienbetrieb tätig. Sie liebt bereits seit ihrem zehnten Lebensjahr alles, was mit Lkw zu tun hat.

Möchten Sie mehr hierüber erfahren? Scannen Sie den QR-Code



PACCAR LADEGERÄTE

Die beste Ergänzung für Ihren Elektro-Lkw



ENTWICKELT IN ZUSAMMENARBEIT MIT **heliox**

NEU

PowerChoice 360X kann jetzt bis zu drei Lkw gleichzeitig laden



PacMobile 40X

- Max. Ladegeschwindigkeit von 40 kW
- Mobiles Ladegerät
- Plug and Play
- Starkes und robustes Design
- Leistungsstark



PowerChoice 150X

- Max. Ladegeschwindigkeit von 150 kW
- Erweiterbar auf 300 kW
- Schnelles Laden eines Lkws
- Ideal geeignet für das Aufladen von zwei Lkw über Nacht
- Separate Ladesäule mit zwei Dispensern
- Zukunftssicher



PowerChoice 180X/360X

- Max. Ladegeschwindigkeit von 360 kW
- Bis zu drei separate Dispenser
- Schnelles Laden von bis zu drei Lkw
- Ideal geeignet für das Aufladen von zwei oder sogar drei Lkw über Nacht
- Höchste Effizienz
- Zukunftssicher



Auswahl zwischen zwei Motoren und fünf Batteriepaketen

DAF VERSCHIEBT MIT DEM XD UND XF ELECTRIC WIEDERUM GRENZEN

DAF Trucks baut ab Anfang 2023 die ersten vollelektrischen Modelle der neuen Generation DAF XD und XF. Dabei haben Spediteure die Wahl aus einer völlig neuen Reihe modular aufgebauter elektrischer Antriebsstränge mit Kapazitäten von 170 bis 350 kW. Die Fahrzeuge verfügen je nach Batteriepaket über eine Reichweite von 200 bis über 500 Kilometern ohne Aufladen.

Text: Bert Roozendaal

Hiermit bestätigt DAF Trucks wiederum seine führende Position im Bereich umweltfreundlicher „Zero Emission“-Strassentransport. DAF war der erste europäische Lkw-Hersteller, der bereits in 2018 einen vollelektrischen Lkw für den Verteilerverkehr anbieten konnte. Inzwischen hat die Marke europaweit bereits Dutzende vollelektrischer CF Electric-Sattelzugmaschinen und -Fahrgestelle an Transportunternehmen

verkauft, die ebenso wie DAF Pionierarbeit im Bereich Zero Emission-Transport leisten möchten.

DIE NÄCHSTE STUFE DES ELEKTRISCHEN TRANSPORTS

Mit der neuen Generation vollelektrischer Fahrzeuge bringt DAF

DAF KÜNDIGT ELEKTRISCHE MODELLE DER NEUEN GENERATION DAF XD UND XF AN





DAF VERSCHIEBT MIT DEM XD UND XF ELECTRIC WIEDERUM GRENZEN



das elektrische Fahren auf einen Schlag einen grossen Schritt weiter. Transportunternehmen steht eine grosse Auswahl zur Verfügung, da DAF nun mit zwei völlig neuen Elektromotoren und fünf verschiedenen Leistungsklassen mit einer Reichweite von 200 bis über 500 Kilometern ohne Zwischenladen das gesamte Transportspektrum abdeckt. Hiermit kann jedes Transportunternehmen sein vollelektrisches Fahrzeug so konfigurieren, dass es optimal auf die jeweilige Fahrzeugnutzung abgestimmt ist.

Das neue E-Fahrzeug-Sortiment von DAF beginnt mit dem New Generation XD Electric 170e, der mit einem neuen PACCAR EX-D1-Permanentmagnet-Elektromotor mit einer Kapazität von 170 kW (230 PS) ausgerüstet ist. Der Strom wird serienmässig von einem Batteriepaket mit zwei Zellen und insgesamt 210 kWh geliefert, das für eine Reichweite von ungefähr 200 „Zero Emission“-Kilometern sorgt. Das macht den XD 170e zum idealen Fahrzeug für den innerstädtischen Verteilerverkehr und die Müllabfuhr auf Kurz- und Mittelstrecken - vor allem dann, wenn der Fahrer in seiner Pause oder beim Laden und Löschen noch zwischenladen kann.

Dieser PACCAR EX-D1-E-Motor ist für den DAF XD auch mit einer Kapazität von 220 kW (300 PS) und 270 kW (370 PS) und in Kombination mit einem Batteriepaket mit drei geschalteten Zellen erhältlich, mit denen eine Reichweite von über 300 „Zero Emission“-Kilometern erreicht wird. Optional ist auch ein Batteriepaket mit fünf Zellen lieferbar, mit dem Transportunternehmen über die maximale Reichweite von über 500 Kilometern ohne Aufladen verfügen können.

Für schwerere Arbeiten liefert DAF ab 2023 sowohl den XD als auch den XF mit dem ebenfalls neuen PACCAR EX-D2-Motor. Dieser Elektromotor bietet mit 270 kW (370 PS), 310 kW (420 PS) und sogar 350 kW (480 PS) eine noch höher Kapazität. Die leistungsstärksten Modelle sind serienmässig mit vier Batteriezellen ausgerüstet, die je

nach Einsatzbedingungen und Fahrzeugnutzung für eine Reichweite von über 400 „Zero Emission“-Kilometern sorgen. Auch hier ist optional ein Paket mit fünf Zellen erhältlich.

INTERNATIONAL

In Kombination mit diesem grössten Batteriepaket erzielt auch der stärkere PACCAR EX-D2-E-Motor, je nach den Einsatzbedingungen, eine Reichweite von über 500 Kilometern ohne Ladepause. Und damit liegt der internationale elektrische Transport plötzlich im Bereich des Möglichen. Denn mit einer wohlüberlegten Planung und Zwischenladen können dann ohne Weiteres über 1000 vollelektrische Kilometer am Tag zurückgelegt werden. Das reicht völlig aus, da diese Entfernung aufgrund der gesetzlich festgelegten 10-stündigen Arbeitszeit von keinem Fahrer überschritten wird.

BLITZSCHNELLES LADEN

Bei der neuen Generation XD und XF Electric wurden das Auf- und Zwischenladen wiederum weiter verbessert. DAF arbeitet mit der Schnellladetechnik (Wechselstrom), bei der ein völlig leeres Batteriepaket mit beispielsweise drei Zellen bei einer Kapazität bis 325 kW jetzt in etwas mehr als 45 Minuten wieder zu 80 % aufgeladen ist. Hiermit können Transportunternehmen nun auch im interregionalen Verkehr vollelektrische Dienstleistungen anbieten. Übrigens können alle DAF Electric-Modelle optional mit 22 kW mit Gleichstrom aufgeladen werden und bieten somit eine enorme Flexibilität, beispielsweise in Gebieten, in denen keine Schnellladeinfrastruktur vorhanden ist.

AUFBAUFREUNDLICH

Die Herausforderung für jeden Lkw-Hersteller besteht darin, die Batteriepakete so unterzubringen, dass sie dem Aufbau nicht im Weg sind. DAF hat dieses Problem anhand der intelligenten

**MIT DER NEUEN
GENERATION
VOLLELEKTRISCHER
FAHRZEUGE BRINGT
DAF DAS ELEKTRISCHE
FAHREN AUF EINEN
SCHLAG EINEN GROSSEN
SCHRITT WEITER.**



Die neuen DAF XD und XF bieten eine grosse Auswahl an E-Motoren und Batteriepaketen, die eine vollelektronische Reichweite von 200 bis über 500 Kilometern ermöglichen. Hiermit liefert DAF auch für jede „Zero Emission“-Anwendung eine massgeschneiderte Lösung.

Nutzung des verfügbaren Platzes gelöst. Bei der neuen Generation DAF können die Batterien auf verschiedene Arten modular am Fahrgestell angebracht werden. Somit sind die neuen XF und XF Electric genauso aufbaufreundlich wie die bereits existierenden Modelle der neuen DAF-Baureihe. Sie bieten nämlich Platz für einen Seitenlader-Aufbau und Stützen und sind sogar mit einem elektrischen Nebenantrieb ausgestattet.

KLEINE UNTERSCHIEDE

Die elektrischen Ausführungen des neuen DAF XD und XF weisen selbstverständlich dasselbe ansprechende Aussendesign wie die Modelle mit Dieselmotor auf. Es wird jedoch mit subtilen Unterschieden darauf hingewiesen, dass es sich hierbei um vollständig emissionsfreie Fahrzeuge handelt. Der Kühler und die Scheinwerfer sind beispielsweise mit kleinen blauen Akzenten ausgestattet und das digitale Armaturenbrett der neuen Generation vollelektrischer Fahrzeuge ist ebenfalls etwas anders gestaltet. Dort kann der Fahrer seinen Verbrauch in kW ablesen und kontrollieren, wieviel Strom er noch übrig hat und wie weit er also noch fahren kann. Das optional erhältliche Navigationssystem des XD und XF Electric zeigt sogar an, wo die öffentlichen Ladestationen zu finden sind.

DAF LIEFERT AUCH LADESYSTEME

DAF hebt sich deutlich von der Konkurrenz ab, da die Marke Transportunternehmen mit einem umfassenden Angebot an Ladelösungen noch weiter entlastet. DAF liefert ein umfangreiches Sortiment an mobilen und festen PACCAR-Ladestationen, die optimal auf den neuen XD und XF zugeschnitten sind, an denen aber auch die bereits vorhandenen elektrischen CF- und LF-Modelle sowie Lieferwagen und sogar Pkw aufgeladen werden können. Die PACCAR-Ladesysteme können je nach den örtlichen Gegebenheiten eine Kapazität von bis zu 350 kW für ultraschnelles Aufladen liefern. Um den Umstieg auf emissionsfreie elektrische Lkw reibungslos verlaufen zu lassen, unterstützt DAF seine Kunden selbstverständlich auch mit massgeschneiderten Kaufempfehlungen auf der Grundlage hochmoderner Streckensimulationsmodelle.

AB SOFORT BESTELLBAR

Wer nächstes Jahr einen neuen XD oder XF Electric fahren möchte, kann ihn schon jetzt bestellen. Die Modelle sind selbstverständlich mit unterschiedlichen Achskonfigurationen und Fahrerhausvarianten erhältlich. Eines ist allerdings sonnenklar, nämlich, dass DAF mit dem neuen XD und XF Electric seine führende Position im Bereich umweltfreundliche Antriebe weiter ausbaut. ■



Blaue Akzente an den Scheinwerfern und am Kühler weisen darauf hin, dass sich unter dem ansprechenden und bequemen Fahrerhaus ein flüsterleiser Elektromotor verbirgt.

**SUBTILE AKZENTE
IM ANSPRECHENDEN
DESIGN DES LKW
ZEIGEN, DASS
ES SICH DABEI UM
EIN „ZERO EMISSION“-
FAHRZEUG
HANDELT**



UNSERE GESPRÄCHSPARTNER

Bart van Lotringen studierte Automotive Design am Londoner Royal College of Art und ist seit 20 Jahren Design Director bei DAF Trucks NV.

Elke Dirks studierte Produktdesign an der FH Krefeld und ist seit 1995 OEM Color Designerin bei Axalta Coating Systems in Wuppertal.

Martin Steinmüller ist technischer Fachwirt und seit 2019 als Color Demand Manager bei Axalta Coating Systems in Wuppertal tätig, wo er Industriekunden wie Bentley, Porsche und DAF berät.



Elke Dirks: „Tatsächlich geht es beim automobilen Farbdesign nicht alleine um einen Farbton, sondern um das Zusammenspiel von Effekten, Helligkeit und Pigmenten.“

Warum DAF seine neue Lkw-Generation in Tuscan Yellow auf den Markt bringt

MEHR ALS EIN GELB

Es war das aufwändigste Designprojekt in der Firmengeschichte: Die Modelle XF, XG und XG⁺ der neuen DAF-Generation. Bei der Einführung spielt die schillernde Lackfarbe Toskanagelb eine Hauptrolle. Wir sprachen mit dem DAF-Chefdesigner Bart van Lotringen und zwei Experten des Lackherstellers Axalta über Farbtrends, neue Pigmente und die Rolle der Farbe bei der Kaufentscheidung.

Frage: Wenn ich an ein gelbes Fahrzeug denke, fällt mir sofort Ferrari ein, wo die Farbe zur DNA der Marke gehört. Herr van Lotringen, die Kampagnenlackfarbe ihrer neuen Lkw-Generation ist Gelb. Haben Sie sich vom Enzo Ferrari inspirieren lassen?

Bart van Lotringen: (lacht) Ganz sicher nicht. Der Launchfarbton ist ein Kommunikationsmittel, mit dem das Interesse für eine neue Lkw-Linie geweckt werden soll und dass die Produktqualität in Prospekten und Werbevideos ins rechte Licht rückt. Tatsächlich bieten wir unsere Lkw in über 3000 Farben an, sodass jeder Kunde und jedes Transportunternehmen seine Hausfarbe findet. Rund 70 Prozent der Bestellungen werden übrigens in Weiss ausgeliefert. Und auch für diese Lieferungen ist unsere Launchfarbe meist der Auslöser.

Elke Dirks: Die Rolle der Farbe wird oft unterschätzt. Tatsächlich ist die erste Eigenschaft, die Verbraucher bei einem Produkt innerhalb von Millisekunden wahrnehmen – und das gilt nicht nur für Fahrzeuge – die Farbe. Erst danach kommen Form, Material, Oberfläche und Funktion ins Spiel. Diese emotionale Macht ist der Grund dafür, dass 80 Prozent aller Kaufentscheidungen auf Basis der Farbe getroffen werden.

Frage: Sich eine Farbe auszudenken, ist eine Sache. Diese Farbe zu produzieren, eine andere. Man braucht einen Lackhersteller. Im Fall von DAF ist das Axalta, einer der weltweit grössten Hersteller von Fahrzeuglacken und Beschichtungen. Herr Steinmüller, wie lief der Findungsprozess von Tuscan Yellow ab?

Martin Steinmüller: Bart wendete sich an uns mit der Idee, die neue DAF Lkw-Serie in einer hellen Farbe mit hoher Chromatizität auf den Markt zu bringen. Also haben wir uns zunächst eine Reihe von existierenden Farben angeschaut, um einen ersten Eindruck davon zu bekommen, was technisch und ästhetisch machbar ist.

Bart van Lotringen: Tatsächlich hatte ich noch keine konkrete Farbe im Kopf, als wir uns zum ersten Mal trafen. Um die Auswahl einzuschränken, war es sehr hilfreich, dass sich Frau Dirks einschaltete, die sich intensiv mit Trends in der industriellen Farbgebung beschäftigt.

Elke Dirks: Die Vorlieben bei den Fahrzeugfarben ändern sich ständig und wir beobachten das ganz genau. Massgeblichen Einfluss haben unter anderem der Zeitgeist, Kundengruppen, das Karosseriedesign und neu entwickelte Pigmente. Früher kamen



Bart van Lotringen „Der Launchfarbton ist ein Kommunikationsmittel, mit dem das Interesse für eine neue Lkw-Linie geweckt werden soll und dass die Produktqualität in Prospekten und Werbevideos ins rechte Licht rückt.“



DAF wollte die neue DAF Lkw-Serie in einer hellen Farbe mit hoher Chromatizität auf den Markt bringen



Martin Steinmüller, Color Demand Manager von Axalta

BESCHREIBUNG VON TUSCAN YELLOW

Die DAF-Launchfarbe Tuscan Yellow lässt sich auf Papier nicht reproduzieren, aber man kann sie beschreiben: ein leuchtendes, dotterfarbenes Gelb. Pantone nennt diese Farbrichtung „Tuscan Sun“, Tommy Hilfiger „Sun Yellow“ und bei Home Depot wird es als „Tuscan Sunlight“ angepriesen. Doch der Tuscan-Yellow-Lack von DAF ist mehr als ein Farbton, es ist ein changierendes und lebhaft reflektierendes Farborchester.

Als Bart van Lotringen zum ersten Mal ein Tuscan-Farbmuster in den Händen hielt, erinnerte es ihn an eine Chromoberfläche. „Das hat mich total angemacht“, erinnert er. „Diese Reflexionen und das Leben in der Farbfläche. Eine derartige Wirkung hätte ich vor Beginn unserer Zusammenarbeit gar nicht beschreiben können. Ich konnte es nur umschreiben und auf eine Technik hoffen, die mich dann überrascht. Tuscan Yellow hat meine Erwartungen echt übertroffen.“

Auftraggeber und sagten: Ich möchte ein sonniges Gelb. Heute kommen sie mit einem Farbgefühl, einer speziellen Emotion. Im Falle von DAF waren das Werte wie positiv, dynamisch, kraftvoll - sicherlich auch eine Konsequenz aus der Pandemie. Unsere erste Antwort darauf war nicht eine Farbe, sondern eine Bandbreite von leuchtenden Farben.

Bart van Lotringen: Typischerweise bevorzugen wir bei DAF helle Farben. Das hat damit zu tun, das Lkw ausgesprochen viel vertikale Fläche anbieten, auf denen das Licht ganz anders reflektiert als zum Beispiel auf den horizontalen Flächen einer Limousine. Für die neue DAF-Generation wünschten wir uns eine super-leuchtende Farbe. Und da kam Martin Steinmüller ins Spiel, denn es ist gar nicht so einfach, eine gesättigte leuchtende Farbe zu mischen. Am Ende hatten wir rund zehn Töne zur Auswahl, mit denen wir dann Miniaturmodelle lackierten. So konnten wir genau überprüfen, welche Farben die Konturen unserer DAF Fahrzeuge am besten zur Geltung bringt.

Elke Dirks: Tatsächlich geht es beim automobilen Farbdesign nicht alleine um einen Farbtton, sondern um das Zusammenspiel von Effekten, Helligkeit und Pigmenten. Gerade die DAF-Trucks beeindruckten mich mit ihren abgerundeten Ecken und muskulösen Kurven. Und hier kann Farbe richtig aufblühen. [Sie biegt ein elastisches Tuscan-Yellow-Farbmuster mit ihrer rechten Hand]. Schauen Sie, wie sich die Farbe auf dieser gebogenen Fläche verändert. Das ist nicht nur ein Gelb. Es ist ein Spektrum von Gelbtönen, mit einem wunderbaren Hell-Dunkel-Verlauf und einem knackig leuchtenden Schlaglicht. Das ist mehr als Gelb.

Frage: Rund um den Launch der neuen Lkw-Generation entstehen eine Menge Werbemittel in Tuscan Yellow: Videos, Drucksachen, Messestände und so weiter. Wie stellen Sie sicher, dass die Farbe auf den unterschiedlichen Trägern authentisch rüberkommt?

Bart van Lotringen: Das muss in jedem Einzelfall entschieden und gelöst werden. Unser Massstab ist das reale Produkt, also der Lkw. Lackeffekte lassen sich auf Papier nicht reproduzieren, nur simulieren. Die grösste Herausforderung für uns ist die Darstellung am Bildschirm. Doch auch das reale Produkt muss richtig in Szene gesetzt werden. Wenn wir unsere Lkw auf einer Show zeigen, müssen sie klug beleuchtet sein. Unter dem falschen Licht kann die beste Farbe tot aussehen.

Frage: Welche Farbe nach Tuscan Yellow war eigentlich an zweiter Stelle Ihrer Favoriten?

Bart van Lotringen: Das war ein „Flame Red“, auch sehr strahlend. Doch weil wir mit einer ähnlichen Farbe schon mal gearbeitet hatten, entschieden wir uns für den komplett neuen Ansatz.

Frage: Frau Dirks, Sie haben verlässliche Statistiken zu Farbtrends. Wäre Gelb auch eine Trendfarbe für den privaten Pkw-Sektor?

Elke Dirks: Unsere Zahlen sagen, dass aktuell sowohl im Lkw- als auch im Pkw-Sektor Gelb mit einem Anteil von ein Prozent vertreten ist. Vor zwei Jahren war es noch ein halber Prozentpunkt. Wir sehen also tatsächlich eine Tendenz zu Gelb. Die Farbe ist sehr positiv besetzt und hat Zukunft.

Bart van Lotringen: Interessanterweise haben wir dasselbe bei unseren Produkten beobachtet. Als wir die neue Lkw-Serie in Tuscan Gelb vorgestellt haben, gewann Gelb auch bei der Standardflotte an Interesse und wir verbuchten ebenfalls eine Verdopplung. ■





**„FÜR VIELE KUNDEN
STELLT EIN LKW
EINE WICHTIGE
VISITENKARTE DAR,
EINEN TEIL
IHRER IDENTITÄT.“**

Jop Kerkhof: „Bevor wir überhaupt mit der Entwicklung eines neuen Zubehörteils anfangen, verschaffen wir uns einen Überblick über die Wünsche und Möglichkeiten.“

Neuartiges Zubehör für die neue DAF-Generation

VON DER IDEE ZUM ZUBEHÖRTEIL

Die DAF XD, XF, XG und XG⁺ setzte neue Massstäbe in der Lkw-Branche. Das für diese neue DAF-Generation entwickelte Zubehör musste natürlich dieselbe Spitzenqualität aufweisen. Was muss bei der Zubehörentwicklung berücksichtigt werden? Ein Einblick in die Entstehung des DAF-Zubehörs.

Am Entwurf, der Herstellung, den Tests und der Feinabstimmung des Zubehörs für den neuen XF, XG, XG⁺ und den brandneuen XD sind viele Spezialisten beteiligt. Dabei arbeiten die Produktmanager und Designer von DAF eng zusammen. Dem DAF-Nachtschloss, der DAF-Cool Ultimate-Standklimaanlage und dem DAF-Dachbügel liegen beispielsweise jahrelange Entwicklungsverfahren zugrunde. Denn die komplett neuen Fahrerhäuser und die verschiedenen Zubehörteile mussten natürlich perfekt zusammenpassen.



Der Dachbügel muss unter allen Bedingungen am Fahrerhaus befestigt bleiben.

DER AUSGANGSPUNKT: EINE HOCHWERTIGE AUSSTRAHLUNG

Bart Van Lotringen, der Design Director von DAF, erläutert: „Die Ausstrahlung, die wir den neuen Lkw-Modellen verleihen, lässt sich mit einem Begriff zusammenfassen, nämlich ‚hochwertig‘. Das muss also auch auf das DAF-Zubehör zutreffen, mit dem der Besitzer oder Fahrer seinen Lkw ausrüsten kann, um ihn noch persönlicher zu gestalten. Für viele Kunden stellt ein Lkw eine wichtige Visitenkarte dar, einen Teil ihrer Identität, sowie eine Möglichkeit, sich von der Konkurrenz abzuheben. Das verstehen wir wie kein anderer.“

FUNKTIONAL UND DEKORATIV

„Bevor wir überhaupt mit der Entwicklung eines neuen Zubehörs anfangen, verschaffen wir uns einen Überblick über die Wünsche und Möglichkeiten“, fährt Jop Kerkhof, Product Manager bei PACCAR Parts, fort. „Welche Anforderungen stellen Kunden an das Produkt und welche Anforderungen stellen unsere Vertragshändler? Zum Beispiel der neue Dachbügel: er muss selbstverständlich nicht nur funktional sein, sondern auch der Verschönerung des Lkw dienen. Aber dabei müssen auch noch andere Faktoren berücksichtigt werden. Was ist ein angemessener Preis? Welche Materialien stehen zur Auswahl? Wie garantieren wir eine gleichbleibende, hochwertige Qualität? Erst wenn all diese Fragen beantwortet sind, erstellen wir eine Liste mit technischen Daten, mit denen sich unser Designteam an die Arbeit machen kann.“

„WIR NEHMEN DIE ZUBEHÖRENTWICKLUNG GENAUSO ERNST WIE DIE ENTWICKLUNG UNSERER LKW.“

VOM GEZEICHNETEN PROTOTYPEN ZUR PRAXIS

Die Lieferanten erhalten anschließend detaillierte CAD-Zeichnungen, die als Grundlage für den ersten gezeichneten Prototypen und später für den funktionalen Prototypen dienen. Kerkhof: „Mit einem solchen funktionalen Prototypen werden allerlei Tests durchgeführt. Zum Beispiel, ob er sich leicht montieren lässt, ob die Konstruktion des Bügels wasserdicht ist und wie das Ganze oben auf dem Fahrerhaus aussieht und sich ‚anfühlt‘. Die Sicherheit spielt natürlich ebenfalls eine wichtige Rolle. Der Dachbügel muss unter allen Bedingungen am Fahrerhaus befestigt bleiben und wir wissen, unter welchen extremen Bedingungen unsere Lkw manchmal eingesetzt werden. Deshalb bedeutet fest bei uns auch wirklich fest.“ Van Lotringen ergänzt: „Unsere Testserien sind sehr weitreichend, da wir die Zubehörentwicklung genauso ernst wie die Entwicklung unserer Lkw nehmen. Wir müssen schlicht und ergreifend hundertprozentig mit der Produktqualität und Sicherheit zufrieden sein. Wir stellen auch hinsichtlich des Aussehens hohe Anforderungen, denn Styling und Funktionalität gehen Hand in Hand. Erst wenn alles stimmt, erteilen wir den Auftrag, den definitiven Prototypen in Produktion zu nehmen.“

DER SCHRITT ZUR PRODUKTION

Kerkhof zufolge kann es ab diesem Zeitpunkt noch monate- oder sogar jahrelang dauern, bis das neue DAF-Zubehör auch tatsächlich auf den Markt kommt. „Die Lieferanten müssen die Materialien einkaufen, Schweißschablonen anfertigen, Biegesysteme einrichten und in manchen Fällen sogar komplette Fertigungsstrassen bauen. Von der ersten Idee bis zum schlussendlichen Zubehörteil ist es für alle ein langer Weg, auf dem wir manchmal auch mit Hindernissen, Umwegen und unvorhergesehenen Zwischenstopps konfrontiert werden. Aber unser gemeinsames Ziel rechtfertigt diesen langen Weg: alles muss einfach perfekt sein. Und zwar jederzeit.“ ■



DIE TOP 5 DER DAF-ZUBEHÖRTEILE

1. DAF-Cool Ultimate-Standklimaanlage
2. DAF-Nachtschloss
3. DAF-Textil- und Gummimatten
4. DAF-Dachbügel
5. DAF-Mikrowelle



Sehen Sie sich hier alle Zubehörteile für die neue DAF-Generation an

Welcher DPF ist besser für deinen Lkw und die Umwelt?



**NICHTS
SCHLÄGT
DAS ORIGINAL**
— DAF ORIGINAL TEILE —

 DAF Original Teile
www.nichtsschlaegtdasoriginal.ch