

HERBST 2020/FRÜHJAHR 2021

DAF

IN ACTION



„AUF DAS TRANSPORTMANAGEMENT
KOMMT ES AN“

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF



KMAX GEN-2. Herausragende Laufleistung mit exzellentem Traktionsvermögen.

Willkommen bei der nächsten Generation.



Im Ihrem Geschäft dreht sich alles um Effizienz. Darum brauchen Sie einen robusten Reifen mit einer hervorragenden Laufleistung in allen Bereichen des Regionalverkehrs. Genau das bietet die KMAX-Reihe von Goodyear. Und weil wir nicht aufhören, innovativ zu sein, haben wir den neuen **KMAX GEN-2** entwickelt – die Reifenserie mit verbesserter Traktion auf allen Straßen, bei allen Wetterbedingungen, über das ganze Reifenleben hinweg. Entdecken Sie, wie innovativ die KMAX GEN-2 Reihe ist, unter truck.goodyear.eu

GOODYEAR

OHNE LOGISTIK LÄUFT NICHTS

Wenn wir in den vergangenen Monaten eines gelernt haben, dann das: Die Logistik ist einer der wichtigsten Wirtschaftszweige. Die Branche beliefert Tag für Tag die Supermärkte und sorgt dafür, dass den Krankenhäusern die Medikamente und medizinische Geräte nicht ausgehen. Ohne den Gütertransport kommt alles zum Stillstand.

Dank des Transportsektors können Dienstleistungen unterschiedlichster Art aufrechterhalten werden, und Zehn-, ja Hunderttausende Lkw sind pausenlos unterwegs, damit wir mit allem Nötigen versorgt werden. Das wiederholt sich tagein, tagaus, und ich bin sehr stolz auf die wichtige Rolle, die wir als Lkw-Hersteller dabei spielen, indem wir besonders zuverlässige und effiziente Lkw herstellen und die Anforderungen unserer Kunden erfüllen.

Wir wissen, wie wichtig möglichst geringe Ausfalldauer und Gesamtbetriebskosten für sie sind. Darum bieten wir mit PACCAR Parts einen der besten Ersatzteildienste der Branche, darum leisten alle DAF-Partner durch DAF ITS schnelle und kompetente Pannenhilfe und darum legen wir so viel Wert auf den passenden Finanzierungsplan sowie auf Reparatur- und Wartungsverträge. DAF nimmt Ihnen die Sorgen, damit Sie sich ganz auf Ihr Kerngeschäft konzentrieren können. Und das ist heute vermutlich wichtiger denn je.

Zugleich sind wir immer auf der Suche nach den nachhaltigsten Lösungen für die Zukunft. Wenn es um elektrische Lkw geht, nehmen wir in der Branche eine Vorreiterrolle ein. Unser neuer CF Electric bietet mit dem Elektroantrieb eine Reichweite von 200 km, und der Akkupack ist 700 kg leichter als das Vorgängermodell. Und natürlich erforschen und entwickeln wir auch weiterhin neue Technologien in dem Bemühen um einen Straßentransport, der in puncto Sauberkeit und Nachhaltigkeit ein neues Niveau erreicht. Denn unsere Branche ist ein alles entscheidender Wirtschaftszweig – und wird es auch bleiben.



Harry Wolters
Vorstandsvorsitzender DAF Trucks N.V.

- 4** Es geht nicht nur darum, was letztlich aus dem Auspuff kommt
- 8** Der DAF-Partner ist immer für Sie da
- 10** Eco Combis mit HVO-Antrieb
- 14** Schwere unter Strom
- 18** Der Super Eco Combi
- 22** Auf das Transportmanagement kommt es an
- 24** DAF-Gebrauchtfahrzeuge: Wir haben, wonach Sie suchen
- 26** 200 DAFs beim Marathon
- 30** Neuigkeiten



Prof. Lutz Eckstein:

„ES GEHT NICHT NUR DARUM, WAS LETZTLICH AUS DEM AUSPUFF KOMMT“

Er spricht mit sanfter Stimme, aber er macht aus seinen Ansichten keinen Hehl und rückt gerne auch mal der einen oder anderen heiligen Kuh auf das Fell. Mit wohlüberlegten Worten, versteht sich. Nach der Auffassung von Prof. Lutz Eckstein ist es noch ein weiter Weg, bis der Transportsektor – und insbesondere der Straßentransport – als wahrhaft nachhaltig bezeichnet werden kann. Denn seiner Meinung nach gehört zur Nachhaltigkeit wesentlich mehr, als nur den Schadstoffausstoß zu minimieren. „Wir müssen einen stärker vernetzten Ansatz entwickeln.“



Laut Professor Lutz Eckstein bedarf es in der Klimafrage eines ganzheitlicheren Ansatzes: Wir müssen den kompletten Lebenszyklus der verschiedenen Transportarten in den Blick nehmen.

Bevor wir in das Interview mit Lutz Eckstein einsteigen, dem Leiter des Instituts für Kraftfahrzeuge (ika) an der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule in Aachen, werfen wir einen kurzen Blick auf die beeindruckenden Errungenschaften, die im Hinblick auf Lkw und Emissionen bereits erzielt wurden.

95 PROZENT WENIGER STICKOXID

Ein moderner Lkw mit einem Euro-6-Dieselmotor stößt 95 Prozent weniger Stickoxid aus als Lkw vor 25 bis 30 Jahren. Im selben Zeitraum konnte der Ausstoß von Rußpartikeln um ganze 97 Prozent gesenkt werden. Und was das CO₂ angeht: In den letzten 20 Jahren verringerten sich die Emissionen pro Lkw um 20 Prozent. Solche Zahlen klingen gut, spiegeln aber nur einen Aspekt des Gesamtbildes wider, nämlich welche und wie viele toxische und klimarelevante Substanzen den Auspuff eines Lkws verlassen, also den Wirkungsgrad vom Tank bis zum Rad, fachsprachlich als „Tank-to-wheel“ bezeichnet. Um aber wahrhaft nachhaltigen Transport zu erreichen, müssen wir weit über die Auspuffgase hinausblicken.

JEDER EINZELNE IST GEFRAGT

Die letzte Aussage fasst den roten Faden zusammen, der sich durch Ecksteins Argumentation zieht. „Wir müssen einen stärker vernetzten Ansatz entwickeln, bei dem Politiker, die Öffentlichkeit, Wissenschaftler, die Medien, die Industrie und wir alle eine Rolle spielen“, erläutert er und gibt auch konkrete Beispiele: „Es ist unsinnig, in Argentinien Kühe zu züchten, Tausende Liter Wasser bei der Produktion von 1 kg Fleisch zu verbrauchen und die Ware dann mit Schiffen ohne jegliche Abgasreinigung nach Europa zu verfrachten. Zudem produzieren Kühe erhebliche Mengen an Methan, was für das Klima noch schädlicher ist als CO₂. Wir müssen uns fragen, was jeder Einzelne von uns problemlos dazu beitragen kann, den Klimawandel einzudämmen. Ein weiteres Beispiel: Der Transport niederländischer Krabben per Lkw nach Nordafrika, wo sie geschlachtet werden und dann die Fahrt zurück in die Niederlande antreten. Von dort werden sie dann über die ganze Welt verteilt und landen wahrscheinlich auch wieder auf Supermarktregalen in Marokko. Sollten solche Prozesse nicht hinterfragt werden? Als Einzelpersonen haben wir Wahlmöglichkeiten und sollten diese Freiheit verantwortungsvoll nutzen.“

LEBENSZYKLUS BETRACHTEN

Laut Eckstein bedarf es in der Klimafrage eines ganzheitlicheren Ansatzes: Wir müssen den kompletten Lebenszyklus der verschiedenen Transportarten in den Blick nehmen. „Seien wir ehrlich: Vor vielen Jahren diskutierten die Europäische Kommission, die Politik und die Industrie darüber, ob man den Schwerpunkt auf die Senkung der Abgasemissionen oder auf die Bestimmung der Emissionsmengen mithilfe einer Lebenszyklusanalyse (Life Cycle Assessment, LCA) legen sollte“, erläutert Eckstein. „Die Einigung lautete damals: Wir verfolgen die erste Möglichkeit, denn die lässt sich leichter durchführen. Das war auch sinnvoll, denn seinerzeit war der Klimawandel noch nicht das wichtigste Thema der Diskussion. Das Hauptaugenmerk richtete sich vielmehr darauf, den Verbrauch fossiler Brennstoffe einzuschränken. Heute sprechen alle vom Klimawandel, aber das Regulierungsprinzip ist nach wie vor dasselbe und hat vielleicht sogar gegenteilige Auswirkungen.“





ES GEHT NICHT NUR DARUM, WAS LETZTLICH AUS DEM AUSPUFF KOMMT



Univ. Prof. Dr. Ing. Lutz Eckstein ist Leiter des renommierten Instituts für Kraftfahrzeuge (Ika) an der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule in Aachen.

FACHGEBIETE

Eckstein weiter: „Wissenschaftler tun sich oft schwer, wenn es darum geht, interdisziplinäre Probleme zu lösen. Die Wissenschaft ist streng nach Fachgebieten strukturiert, und das stellt uns vor eine enorme Herausforderung. Ich bin der Leiter des Instituts für Kraftfahrzeuge, daher haben Sie mich nie über Lebensmittel oder den CO₂-Ausstoß bei der Lebensmittelproduktion reden hören. Das ist ein völlig anderes Fachgebiet. Wenn uns beim Umgang mit dem Klimawandel ein integrierter Ansatz gelingen soll, müssen wir die einzelnen Fachgebiete an einen Tisch bringen, wobei sich unsere Argumente einzig auf Fakten stützen dürfen. Das ist die Methode, die uns weiterbringt.“

KEINE SOCKEN

Diesel. Batteriebetriebenen. Hybrid. Wasserstoff. Brennstoffzellen. In welcher dieser Technologien liegt die Zukunft des Straßentransports, wenn es um Nachhaltigkeit und den Umgang mit dem Klimawandel geht? „Es gibt nicht die eine gültige Pauschallösung. Wir müssen uns deutlich machen, dass jede Transportart ihre eigenen Anforderungen hat und womöglich ihre jeweils eigene Art von Antriebsstrang benötigt“, betont Eckstein.

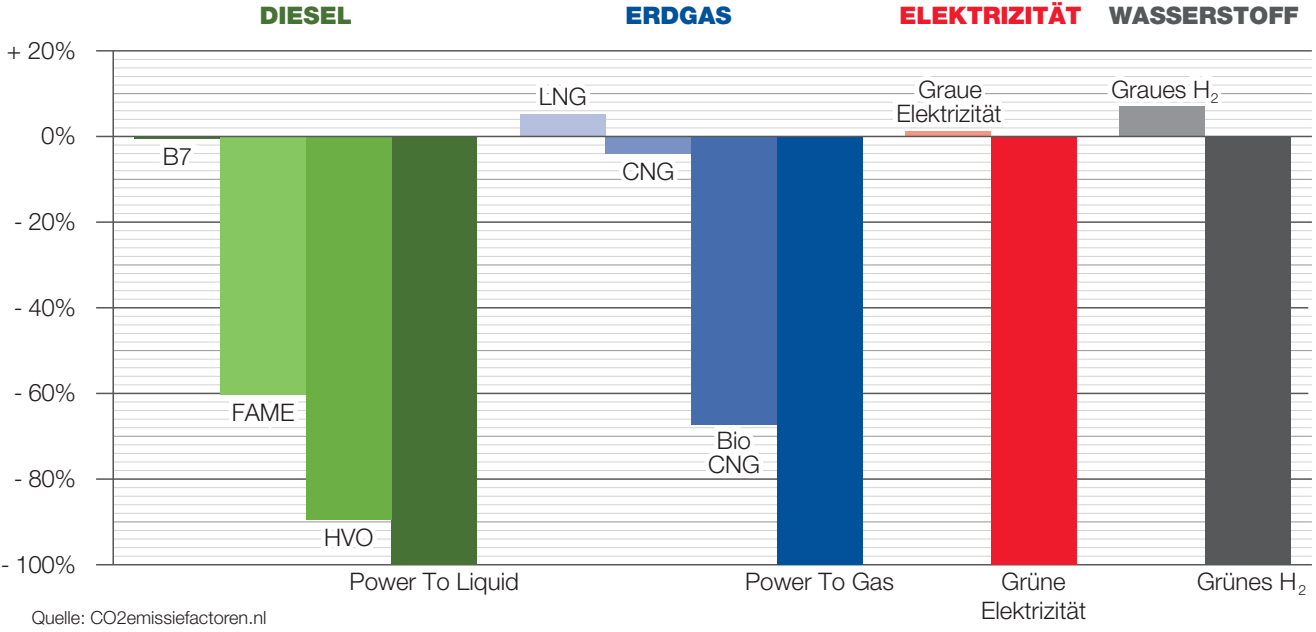
„Einheitsgrößen gibt es vielleicht bei Socken, aber bei Lkw und Antriebssträngen funktioniert das nicht. Wenn nur solche Lkw in die Innenstädte fahren dürfen, die vor Ort emissionsfrei sind, dann sind batteriebetriebene Fahrzeuge derzeit die einzige Option. Für Langstreckentransporte müssen wir jedoch noch einmal genauer darüber nachdenken, worin die beste Lösung bestehen könnte. Mehrere Tonnen an Batterien mitzuschleppen ist jedenfalls nicht die richtige Antwort. Dadurch verringert sich nämlich die Transporteffizienz, weil sich die Nutzlast verringert, und obendrein lässt eine solche Lösung Tonnen an CO₂-Emissionen unberücksichtigt, die zurzeit bei der Batterieherstellung anfallen. Ganz zu schweigen von den Umweltschäden, die bei der Gewinnung der Rohmaterialien entstehen.“

WASSERSTOFF

Das bringt Eckstein zu einer für manche sicherlich überraschenden Schlussfolgerung: Der Verbrennungsmotor geht noch lange nicht in den Ruhestand. „In Europa haben wir einen guten Ruf, was die Entwicklung und den Bau der effizientesten Antriebsstränge angeht. In dem Bereich gibt es bei uns eine ganze Reihe an Patenten und Kompetenzen, aber unsere Freiheit zu

entscheiden, in welche davon wir in welchem Umfang investieren, ist eingeschränkt“, erläutert er. „Auf europäischer Ebene stehen zur Erforschung weiterer Verbesserungen an Verbrennungsmotoren kaum noch Mittel zur Verfügung. Zugleich erhöht China seine Investitionen in diese Technologie, und japanische Firmen bringen innovative Motoren auf den Markt. In Europa wird die Industrie ausschließlich in Richtung batteriebetriebene Elektrofahrzeuge und Brennstoffzellen gedrängt.“ Nur allzu gerne erklärt er auch, was nach seiner Auffassung die Nachteile dieses Trends sind. „Brennstoffzellen auf Basis von Wasserstoff werden beim Straßentransport sicherlich eine Rolle spielen“, führt er aus. „Aber das ist zurzeit noch eine sehr teure Technologie, ganz zu schweigen von den Kosten für die Infrastruktur, die dafür etabliert werden muss. Es ist nicht leicht, mit Wasserstoff zu arbeiten, denn es handelt sich um das kleinste Element, das eine ganze Reihe technischer Herausforderungen mit sich bringt. Es muss komprimiert oder verflüssigt werden, ein Vorgang, der schon 10 bis 30 Prozent des Energiegehalts von Wasserstoff verbraucht – noch bevor er überhaupt als Kraftstoff zum Einsatz kommt. Und daran lässt sich auch nichts ändern, denn das sind ganz einfach physikalische Gesetze. Das heißt also: Wasserstoff ist

CO₂-Emissionsbilanz von der Quelle bis zum Rad (well-to-wheel) bei verschiedenen alternativen Kraftstoffen



sicherlich ein Teil der Lösung, aber er ist nicht die Lösung an sich. Hinzu kommt: Die Gesamteffizienz eines Antriebsstrangs mit Brennstoffzellen ist nicht besser als bei einem Verbrennungsmotor, der alternativ Wasserstoff als Treibstoff nutzen kann – was zumindest für Lkw eine überaus sinnvolle Option ist.“

WASSERSTOFFZÜGE

Laut Eckstein sind Brennstoffzellen eventuell sogar für Züge besser geeignet als für Lkw: „40 Prozent des deutschen Bahnnetzes ist nicht elektrifiziert“, erklärt er. „Die meisten der 2000 dieselbetriebenen Züge sind alt, haben keine Partikelfilter und erfüllen lediglich die Emissionsnormen von 1999. Züge mit Brennstoffzellen wären eine viel bessere Alternative. Die Infrastruktur einzurichten wäre auch nicht so schwierig: Es ließe sich genau bestimmen, wo die Wasserstoff-Tankstellen einzurichten wären. Im Gegensatz zu Lkw haben Züge schließlich feste Strecken und Bahnhöfe, wo sie ohnehin anhalten.“

REIN ELEKTRISCH

Und wie ist das mit elektrischen Antriebssträngen? „Ein Elektromotor ist der perfekte Motor für ein Fahrzeug und vereinfacht die Antriebsstränge radikal“, führt Eckstein aus.

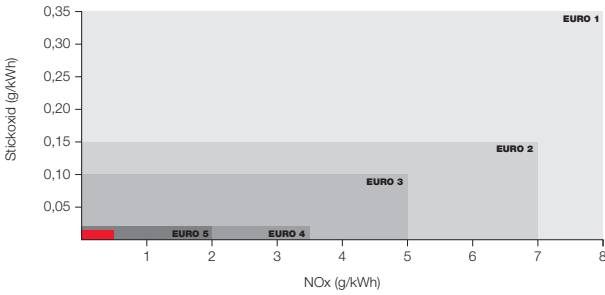
„Man braucht keine schaltbaren Gänge, keine Kupplung, keinen Rückwärtsgang. Die größte Herausforderung ist die Speicherung der Energie. Wir Menschen sind das „Produkt“ von Tausenden von Jahren der Evolution. Und wie speichern wir unsere Energie? In Fett. Fett ist Diesel in chemischer Hinsicht sehr ähnlich. Egal wie schnell die technologische Entwicklung fortschreitet, Batterien werden niemals so viel Energie pro Kilogramm speichern können wie Diesel. Das ist physikalisch unmöglich. Elektrische Antriebe haben ihre Vorteile im städtischen Umfeld, werden aber nie die perfekte Lösung für sämtliche Transportaufgaben sein. Aus diesem Grund haben auch Verbrennungsmotoren nach wie vor eine Zukunft. Viele Leute unterscheiden nicht zwischen dem Motor und dem Kraftstoff: Wir müssen keine fossilen Kraftstoffe wie Diesel verbrennen, und davon sollten wir in der Tat Abstand nehmen. Es ist auch möglich, Kraftstoff, der mit Diesel vergleichbar ist, synthetisch herzustellen. Aus klimatischer Sicht sollte das Potenzial synthetischer Kraftstoffe ebenfalls berücksichtigt werden, wenn es um Vorschriften zur CO₂-Senkung geht; dann

wäre auch der Weg frei für Investitionen mehrerer Milliarden Euro in Firmen, die synthetische Kraftstoffe herstellen.“

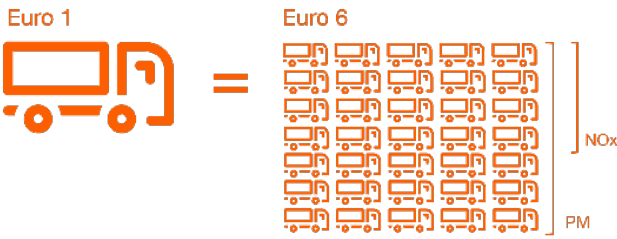
AUSWIRKUNGEN

„Was wir heute tun, hat Auswirkungen auf künftige Generationen. Wenn wir es nicht schaffen, die Rahmenbedingungen für einen klimawirksamen Ansatz festzulegen, einschließlich europäischer CO₂-Regularien, dann werden wir nicht in der Lage sein, das Potenzial der verschiedenen Technologien auszuschöpfen“, führt Eckstein aus und bekräftigt damit seinen Appell zu einem stärker vernetzten Ansatz bei der Nachhaltigkeit und mithin beim Umgang mit dem Klimawandel. Dabei steht ihm seine Rolle als Wissenschaftler klar vor Augen: „Für eine Hochschule tätig zu sein gibt einem die Freiheit, die eigene Expertise in größerem Maßstab nutzbar zu machen. Indem wir eine Brücke zwischen Wissenschaft und Industrie bauen, haben wir die Chance, einen wichtigen gesellschaftlichen Beitrag zu leisten, etwa beim Kampf gegen den Klimawandel.“ ■

EU-Emissionsvorschriften



Ein moderner Lkw mit einem Euro-6-Dieselmotor stößt bis zu 95 Prozent weniger Stickstoffoxid (NOx) aus als Lkw vor 25 bis 30 Jahren.



Nach Auffassung von Eckstein geht der Verbrennungsmotor noch lange nicht in den Ruhestand.



Der Transportsektor zeichnet sich durch Zusammenarbeit aus, durch Optimismus, Belastbarkeit und Fortschritt, durch Ausdauer, Flexibilität, Kreativität und vieles mehr. Allesamt Qualitäten, die in den vergangenen Monaten auf die Probe gestellt wurden. Die Werkstätten blieben geöffnet, die Techniker gaben ihr Bestes. Tag und Nacht, sieben Tage die Woche. Damit die Lkw weiterhin fahren konnten. Damit den Supermärkten die Ware nicht ausging. Damit Medikamente und medizinische Geräte geliefert werden konnten. Damit alles reibungslos weiterlief.

Der DAF-Partner ist immer für Sie da. ■

A woman with blonde hair tied back, wearing a blue DAF polo shirt, stands in a workshop. She is holding a metal tool and looking directly at the camera. In the background, the engine and mechanical parts of a truck are visible.

DER DAF-PARTNER
IST IMMER FÜR SIE DA



Nach Auffassung von Oldenburger sollte der Eco Combi in Europa zum Standard werden.

Oldenburger: DAF Eco Combis mit HVO-Antrieb

ZWEI FLIEGEN MIT EINER KLAPPE

Von: Iep van der Meer

Seit nunmehr fast drei Jahren setzt das niederländische Unternehmen Oldenburger Transport auf Eco Combis für den internationalen Transport von Pflanzen und Blumen. Diese 25,25 m langen Gespanne sichern dem Unternehmen eine Senkung der CO₂-Emissionen um ca. 20 Prozent Und bei Berücksichtigung der gesamten Well-to-wheel-Bilanz sind die roten Lkw von Oldenburger Transport nahezu CO₂-neutral, wenn sie HVO als Kraftstoff nutzen. Wir haben mit einer der beeindruckenden und extrem nachhaltigen Fahrzeugkombinationen eine Fahrt nach Schweden unternommen. Natürlich mit einer vollen Ladung Pflanzen.

Oldenburger Transport ist auf den Transport von Zierpflanzen und Schnittblumen spezialisiert. Diese werden zunächst aus den ganzen Niederlanden an die Firmenzentrale in Aalsmeer geliefert und dann von dort zu Kunden in Skandinavien, Deutschland und Österreich transportiert. Von den 50 Gespannen, die der Spediteur täglich nutzt, sind ein Drittel 25,25 m lange Eco Combis. Geschäftsführer Frans van Bergeijk erläutert: „Wir waren Pioniere, als wir die Eco Combis erstmals für den internationalen Transport einsetzten, und wir nutzen sie jetzt seit zwei Jahren. Wir bleiben unterhalb der zulässigen 40-Tonnen-Grenze,

weil unsere Ladung aus Pflanzen und Schnittblumen besteht und der Transport mit gewichtsoptimierten Fahrzeugen erfolgt, die zudem mit elektrischen Kühleinheiten ausgestattet sind. Wir würden die längeren Gespanne gerne auch in Österreich einsetzen, aber das ist dort noch nicht erlaubt, daher müssen wir die Kombination an der Grenze trennen. Die dort stationierten Zugmaschinen fahren dann mit den Anhängern auf österreichischem Gebiet weiter.“

KEINE MÜHEEN GESCHEUT

Kunden erwarten heutzutage nachhaltigeren Transport. Aus diesem Grund stellt Oldenburger Transport sich nur allzu gerne der Herausforderung. Van Bergeijk erzählt: „Der Einsatz von Eco Combis hilft uns bereits, CO₂-Emissionen in Tonnen pro Kilometer zu verringern, aber wir möchten gerne noch weiter gehen. Einer der wichtigsten Schritte ist dabei die Umstellung auf HVO als Kraftstoff, der unter anderem aus Abfallfetten hergestellt wird. Das ist für uns sehr vorteilhaft, denn wir können sofort alle unsere DAF-Lkw mit herkömmlichem Verbrennungsmotor einsetzen. Das bedeutet auch geringere Investitionskosten, größere Reichweite und hervorragenden Wiederverkaufswert. Ein Nachteil sind die

etwas höheren Kraftstoffkosten. Wenn auf der Strecke kein HVO zur Verfügung steht, können die Lkw aber stattdessen an vielen Standorten mit Diesel aufgetankt werden. Auch ein beliebiges Mischverhältnis mit konventionellem Diesel ist möglich. Mit LNG ist das schwieriger. Allerdings erwägen wir LNG immer noch für die Vor- und Nachtransportphase. Dasselbe gilt für Elektrofahrzeuge, die für Lieferungen in Städten wie Stockholm, Kopenhagen und Wien eine ausgezeichnete Alternative darstellen könnten. Zwar erfüllen Elektrofahrzeuge noch nicht zur Gänze die Anforderungen unseres Geschäftsmodells, aber das wird sich wahrscheinlich ebenfalls ändern.“

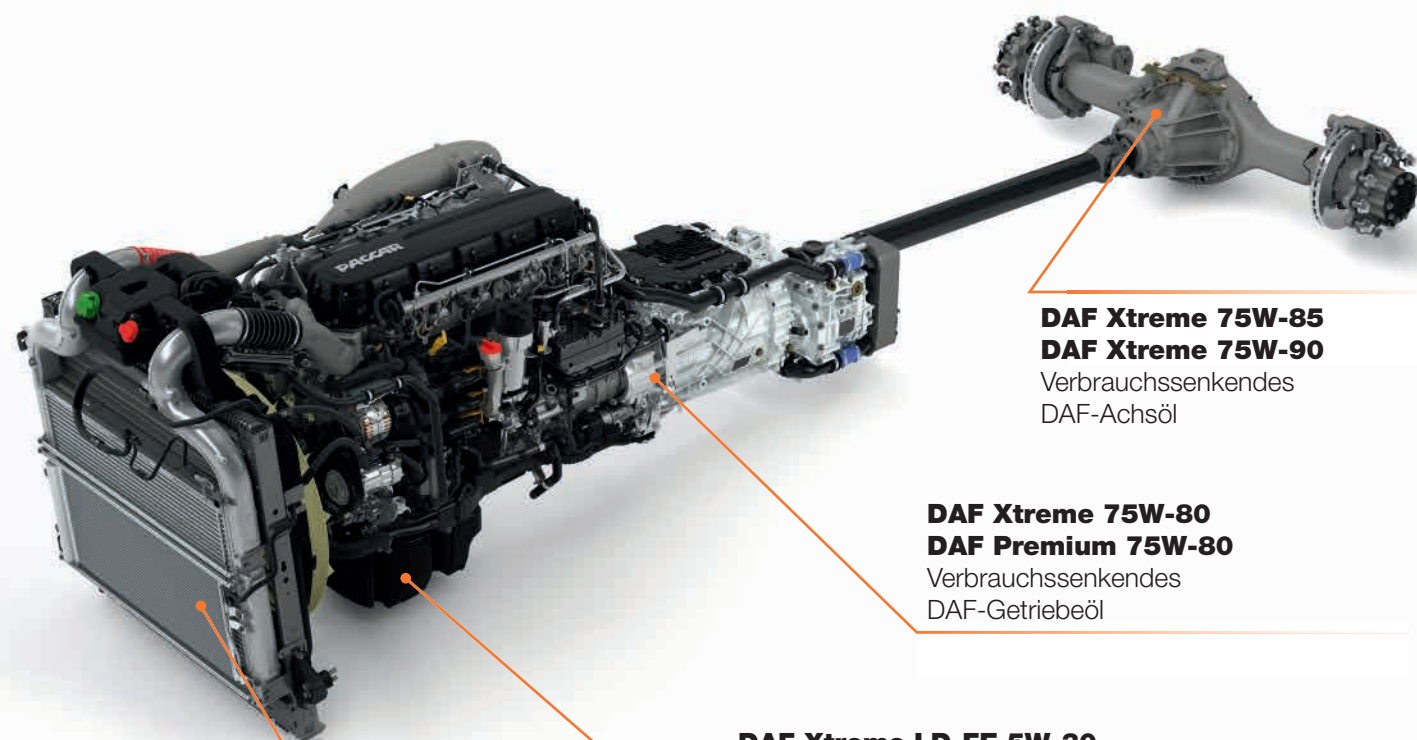
MEHR ALS 40 TONNEN

Van Bergeijk befürwortet die europaweite Einführung von Eco Combis. „Wir kommen problemlos mit der Einschränkung von 40 t Maximalgewicht in Deutschland zurecht, aber ein höherer Grenzwert wäre eine große Verbesserung. Was wir wirklich bräuchten, sind europaweit einheitliche Regelungen. Wenn wir alle zusammen nachhaltigere Lösungen erzielen wollen, dann wäre das doch ein ganz einfacher Schritt, vor allem wenn dabei auch der Einsatz von HVO-Kraftstoff berücksichtigt würde. Derzeitige Dieselmotoren sind höchst effizient und zuverlässig, sodass sie die vorrangige Wahl darstellen. Wenn Länder wie Belgien, Frankreich und Österreich mit an Bord kommen, haben wir ein effizientes und nachhaltiges Transportsystem in Europa, das weltweit seinesgleichen sucht. Lkw-Hersteller spielen eine wesentliche Rolle dabei, dieses Szenario Wirklichkeit werden zu lassen.“



DAF-Motorenöle: „Xtreme“ effizient!

Die Premium- und Xtreme-Öle wurden alle von Chevron Lubricants, einem der größten Hersteller von qualitativ hochwertigen Ölen der Welt, für DAF Trucks ausgelegt, entwickelt und getestet. Sie sparen dem Unternehmer wie dem Fahrer durch die Sicherstellung von optimalem Schutz und Leistung für alle beweglichen Teile des Antriebsstrangs Zeit und Geld. Dies sorgt für geringeren Kraftstoffverbrauch, niedrigere CO₂-Emissionen und verlängerte Ölwechselintervalle auf bis zu 200.000 km.



DAF Xtreme 75W-85
DAF Xtreme 75W-90
Verbrauchssenkendes
DAF-Achsöl

DAF Xtreme 75W-80
DAF Premium 75W-80
Verbrauchssenkendes
DAF-Getriebeöl

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

DAF Xtreme Longlife Coolant
Langlebiges Kühlmittel



ZWEI FLIEGEN MIT EINER KLASPE



**ANKUNFT MIT
FINNLINES IN
SCHWEDEN**

SCHWEDENVERKEHR

Wir begleiten einen der Eco Combis bei einer Fahrt nach Schweden. Das voll beladene Gespann fährt zunächst vom Firmenhauptsitz in Aalsmeer nach Hoogeveen im Nordosten der Niederlande, wo ein Fahrerwechsel erfolgt. Der Einsatz heimischer und internationaler Fahrer sorgt dafür, dass die Lkw-Kombinationen es bis zur Fähre im norddeutschen Travemünde schaffen, ohne dass man sich Gedanken um Probleme wie die maximal erlaubten Einsatzzeiten der Fahrer machen müsste. Von dort sind es dann neun Stunden Fährüberfahrt mit Finnlines, bevor es in Schweden wieder auf die Straße geht. Der Eco Combi ist hier kein ungewöhnlicher Anblick; wir begegnen sogar einigen Doppel-A-Kombinationen, die zwei Anhänger à 13,6 m über die Straße ziehen. Diese Super Eco Combis sind vielleicht die nächste große Neuerung in Europa, doch was wir laut Robert Harmsen erst einmal brauchen, ist die flächendeckende

Einführung des Eco Combi in ganz Europa. Wir begleiten Harmsen auf einer Tour, bei der wir verschiedene Ikea-Möbelhäuser sowie die üblichen Pflanzen- und Blumenhändler anfahren. „Zu unseren größten Stärken gehört es, dass wir auf derselben Tour mehrere kleinere Kunden aufsuchen können. Wir decken in Skandinavien ein großes Gebiet ab, daher können wir unsere Touren sehr effizient planen. Und das ist wichtig, denn unsere Kunden möchten immer, dass ihnen die Pflanzen und Schnittblumen so schnell wie möglich geliefert werden.“

DAF XF 480 FAN

Der DAF XF 480 FAN mit Super Space Cab ist rundum mit einer Luftfederung

**BEEINDRUCKEND:
25,25 METER LANG UND ACHT AXSEN**

ausgestattet – wovon Harmsen besonders begeistert ist. „Das Fahrerhaus ist einfach fantastisch. Kein anderer Lkw bietet so viel Platz und so ein tolles Bett. Dieses Plus an Komfort ist wirklich wichtig.“ Trotz der außergewöhnlichen Länge des Gespanns hat Harmsen keine Schwierigkeiten, sich mit dem Lkw auf Firmengeländen und durch Kreisverkehre zu bewegen. Auch an Rampen heranzufahren ist mühelos möglich, obwohl er sich anfangs daran gewöhnen musste, wie er zugibt: „Man muss lernen, einen so langen Lkw zu fahren, aber man gewöhnt sich recht schnell daran. Man braucht einfach mehr Platz, das ist alles. Zum Glück ist man in Schweden an den Anblick solcher Lkw gewöhnt.“ Die Kombination besteht aus einem Fahrgestell des Typs DAF XF 480 FAN, einem Dolly mit Tandemachse und einem dreiachsigen Kühlanhänger von Schmitz Cargobull. Dank der Nachlaufachse und der cleveren Platzierung der Zugdeichselkupplung entspricht das Gespann den strengen deutschen Anforderungen an Langfahrzeuge. Ein weiterer Vorteil: Der Anhänger ist ein Standardmodell, d. h. er eignet sich auch für den Einsatz als Auflieger mit einer Standard-Zugmaschine. ■

HVO: HYDRIERTES PFLANZENÖL

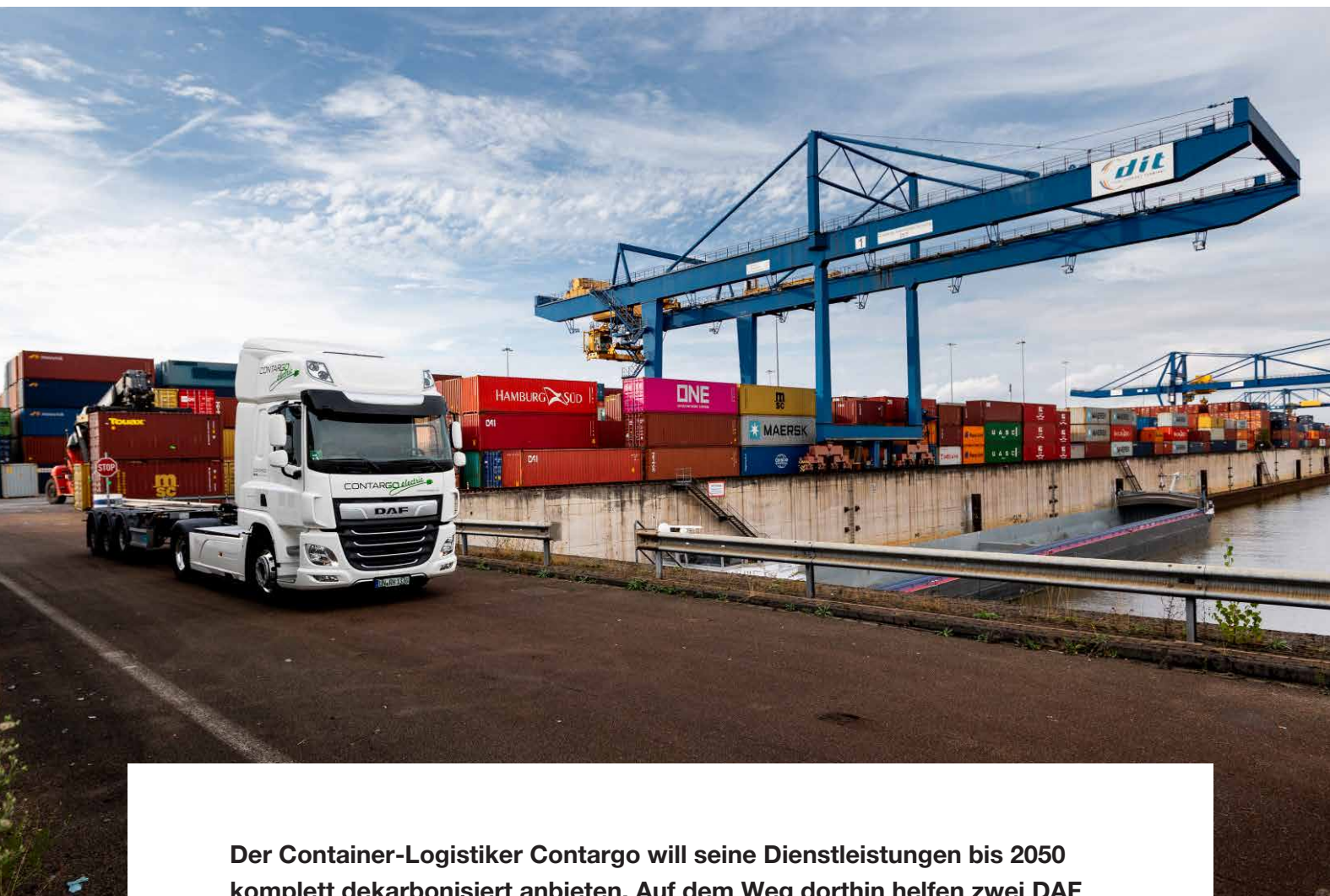
Die modernen DAF-Dieselmotoren der XF-, CF- und LF-Lkw können ohne Modifikation mit HVO, also mit „hydriertem Pflanzenöl“ fahren. HVO ist die neueste Biokraftstoff-Variante und wird aus Pflanzenölen und Abfallfetten hergestellt.

Bei Berücksichtigung der gesamten Kette – von der HVO-Produktion bis hin zum Schadstoffausstoß am Lkw – kann mit HVO eine Verringerung der CO₂-Emissionen um 90 Prozent erzielt werden.

DAF CF Electric bei Contargo

SCHWER UNTER STROM

Von: Frank Hausmann
Fotos: Steffen Löffler



Der Container-Logistiker Contargo will seine Dienstleistungen bis 2050 komplett dekarbonisiert anbieten. Auf dem Weg dorthin helfen zwei DAF CF Electric-Sattelzüge, die seit einem Jahr erfolgreich Container aus dem Hafen Duisburg ins Hinterland und zurück bringen.

Wenn die neuen DAF CF mit Containern im Schlepp das Duisburg Intermodal Terminal (DIT) verlassen, ist von ihnen so gut wie nichts zu hören. Geräuschlos wie Katzen schleichen die Sattelzüge mit ihrer Fracht vom Hafengelände.

Möglich macht's ihr vollelektrischer Antrieb. Statt Verbrenner schlägt ein Elektro-Herz mit 210 kW Leistung unterm Blech. Dieses wird von einem Lithium-Ionen-Akku für 170 kWh Gesamtkapazität mit Strom zum Leben erweckt. Das reicht für Touren bis 100 Kilometer ohne Nachladen. Ein guter Anfang für das Container-Hinterlandlogistik-Netzwerk Contargo. In dessen Auftrag sind die beiden schweren DAF CF Electric seit gut einem Jahr unterwegs und haben sich bislang bestens bewährt.

Die zweiachsigen DAF-Sattelzugmaschinen mit E-Motor hat Rhenus Trucking gekauft und in die bestehende Lkw-Flotte integriert. Als Service Provider stellt sie die Sattelzüge dem Schwesterunternehmen Contargo bereit. Beide Unternehmen haben sich zum nachhaltigen Wirtschaften verpflichtet hat. Contargo selbst übernimmt als internationaler Logistikdienstleister mit eigenem Netzwerk Transporte zwischen den Seehäfen und dem europäischen Hinterland im trimodalen Verkehr. Dafür stehen 24 Containerterminals, über 40 Schiffe, mehrere Bahnlinien und rund 750 Schwer-Lkw bereit.

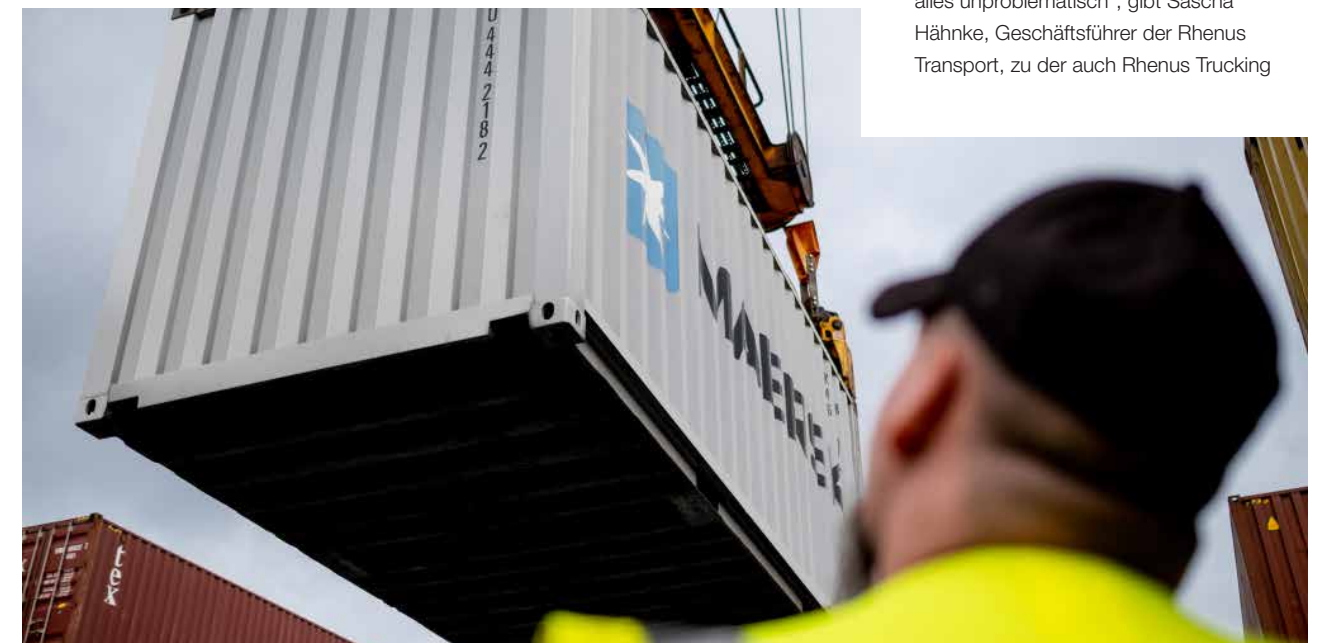


„Das große Ziel heißt Dekarbonisierung. Spätestens 2050 soll kein Schiff, keine Bahn und kein Lkw mehr CO₂-Emissionen verursachen. Den Anfang macht der Containertransport auf der Straße. Hier setzen wir zuerst an und betreiben schon zwei reine Elektro-Lkw von DAF, mit denen wir den CO₂-Ausstoß mindern, sagt Kristin Kahl, Prokuristin bei Contargo und für Sustainable Solutions zuständig. Den DAF CF Electric sollen vier weitere E-Lkw mit unterschiedlicher Batteriegröße und Reichweite folgen. So will Contargo ermitteln, welche Spezifikation und Ladeinfrastruktur für ihre Einsatzfälle am besten geeignet ist.

„Ob Lkw mit großer Batterie ohne Zwischenladen oder mit kleinen Akkus und zwei- bis dreimal Nachladen am Tag sinnvoller ist, wird sich im Feldversuch zeigen. Auf jeden Fall sinkt der

Klimagas-Ausstoß mit sechs E-Lkw um mindestens 38 Prozent in der Well-to-Wheel-Betrachtung – unter unserer Verwendung von reinem Ökostrom sogar um 89 Prozent“, versichert Kahl. Derzeit sind die zwei DAF CF Electric am Standort Duisburg täglich im Nahverkehr im Einsatz und übernehmen die Anlieferung und Abholung von Containern an verschiedenen Ladestellen. Seit Mitte 2019 haben sie bereits gut 12.000 Kilometer ohne Probleme abgespult. „Wir haben mit Ausfällen gerechnet, aber die gab es nicht“, resümiert Contargo-Managerin Kahl zufrieden.

„Holprig war nur der Start. Das betraf aber weniger das Fahrzeugkonzept der beiden CF Electric. Vielmehr verlief das Aufladen der Akkus nicht nach Plan. Die Kommunikation zwischen Lkw und Ladeinfrastruktur versagte anfangs. Hier musste nachjustiert werden. Seitdem läuft alles unproblematisch“, gibt Sascha Hähne, Geschäftsführer der Rhenus Transport, zu der auch Rhenus Trucking





„Nach 30 Minuten war der Lkw wieder fahrbereit, und eine komplette Wiederaufladung dauerte nur 90 Minuten.“



gehört, zu verstehen. Das sei aber nichts Ungewöhnliches und auch bei anderen Lkw-Marken oft nötig. Sein Unternehmen testete bereits seit 2010 Hybrid-, später mit Elektro-Lkw im leichten Verteilerverkehr. Elektrifizierte Schwer-Lkw sind auch für ihn Neuland. „Damit beschreiten wir für unseren Kunden Contargo einen innovativen Weg. Den hat bisher noch kein anderer Logistikdienstleister gewagt. Die sechs bestellten E-Lkw für Contargo bilden die erste batteriebetriebene Schwer-Lkw-Flotte in Deutschland. Damit setzen wir ein Signal für diese zukunftssträchtige Technologie“, betont Hähnke. DAF ist zum Zeitpunkt der Anschaffung der einzige Hersteller gewesen, der Serien-Lkw mit reinem E-Antrieb liefern konnte. Alle anderen Modelle seien Prototypen von Umrüstfirmen. „Das verschafft den Holländern einen entscheidenden Vorsprung“, unterstreicht Hähnke. Die DAF CF 4x2 Electric mit ihren relativ kleinen und leichten Batterien sind für 37 Tonnen Gesamtgewicht zugelassen. Im Containerverkehr sind allerdings 44 Tonnen obligatorisch. „Unsere E-DAF besitzen eine

VIP-Karte“, scherzt Hähnke. Damit spielt der 51-Jährige auf die Disposition an, die für den Einsatz der batteriebetriebenen DAF immer Containergewicht und Routenlänge streng berücksichtigen muss. Die Disponenten schicken die Elektro-Lkw nur mit leichteren Containern auf kurzen Touren im Duisburger Raum los.

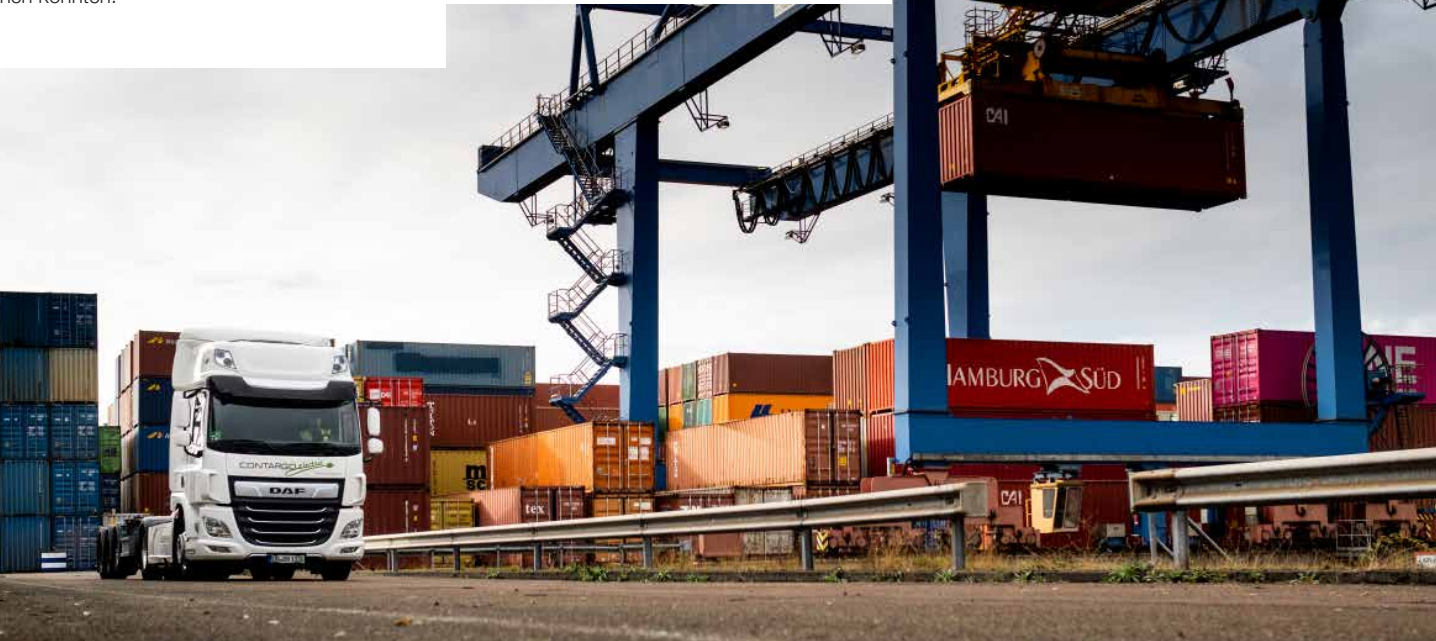
Generell absolvieren die Contargo-Lkw drei bis vier Touren am Tag und legen durchschnittlich 240 Kilometer zurück. Das schaffen die DAF CF Electric noch nicht. Doch erst nach realen 100 Kilometer sei ihr Akku am Ende und muss nachgeladen werden. Das Aufladen erfolgt im DIT über Nacht. Ein Zwischenladen für mehr Reichweite ist derzeit nicht vorgesehen. Dafür fehlt noch die nötige Infrastruktur im Duisburger Terminal. Probesthalber hat einer der DAF am Standort Neuss eine Schnellladung mit 150 kW bekommen. Nach 30 Minuten war er wieder einsatzbereit. Für eine volle Aufladung sind 1,5 Stunden nötig.

Wann, wo und wie oft künftig Strom für die Lkw gezapft und die entsprechende Ladeinfrastruktur dafür geschaffen wird, will Hähnke entscheiden, wenn auch die übrigen Elektro-Trucks mit anderen



Batteriegrößen und Gesamtzuggewichten ihren Dienst aufgenommen haben und mehr Erfahrungen vorliegen. Dann soll es auch intelligente Ladesäulen mit einer Schnittstelle zur Disposition geben. Nur so könne Rhenus Trucking sicherstellen, dass die Fahrakkus immer bedarfsgerecht geladen sind. Nicht immer sei ein zeitintensives, vollständiges Aufladen nötig. Auch wenn batteriebetriebene Nutzfahrzeuge in den Anschaffungskosten die regulären Verbrennerfahrzeuge deutlich übertreffen, machen sich die E-Trucks aus Nachhaltigkeitssicht mehr als bezahlt. Die Vorreiterrolle von Rhenus Trucking und Contargo hat sich schnell herumgesprochen. Einen erste Erfolg gab es mit dem Umweltpreis „Green Truck Logistic Solution 2019“, den DAF und Contargo im vergangenen Jahr für den E-Lkw-Feldtest gewinnen konnten.

Gewonnen hatten die DAF CF Electric schon vorher bei den Fahrern. Sie freuen sich über das starke Anzugsvermögen, über weniger Lärm und kaum Vibrationen in der Kabine. Andere Lkw-Fahrer beneiden sie häufig und fragen ihnen zum Elektro-Lkw Löcher in den Bauch. Dann gibt es von Bedienung, Handling und „Nachtanken“ nur Gutes zu berichten. Ihr DAF CF Electric rolle beispielsweise so leise, dass sie ab und an im Cityverkehr hupen müssen, damit Passanten nicht plötzlich vom geräuschlos heranrollen Truck überrascht sind und sich erschrecken. Darauf können die Contargo-Fahrer nur verzichten, wenn sie einen leeren Behälter auf dem Containerchassis transportieren. Sein lautes Scheppern ersetze jede Hupe, weiß Kristin Kahl von den Fahrern zu berichten. ■



CONTARGO IN KÜRZE

Als internationaler Logistikdienstleister übernimmt Contargo Transporte zwischen den Westhäfen, den deutschen Nordseehäfen und dem europäischen Hinterland im trimodalen Verkehr. Das Duisburger Unternehmen betreibt 24 Containerterminals in Deutschland, Frankreich und der Schweiz. An sieben weiteren Standorten in Deutschland, Belgien und den Niederlanden ist Contargo mit Büros vertreten. Zum Netzwerk des Containerlogistikers gehören vier Schiffslinien mit über 40 Schiffen, mehrere Bahnlinien und rund 750 Schwer-Lkw. Jährlich schlägt Contargo zirka 2,1 Millionen Zwanzig-Fuß-Standardcontainer (TEU) um und erwirtschaftet mit den rund 1.200 Beschäftigten einen Jahresumsatz von etwa 525 Millionen Euro.



DER SUPER ECO COMBI

Von: Bert Roozendaal



Eine noch wirksamere Waffe
gegen CO₂-Emissionen als der
Eco Combi



DER SUPER ECO COMBI

Die Europäische Kommission ist bemüht, die Verringerung der CO₂-Emissionen zu beschleunigen. In der Hinsicht wäre die Zulassung von Lang-Lkw ein probates Mittel. So empfiehlt denn auch der Verband der Europäischen Automobilhersteller (ACEA) die Einführung normativer Richtlinien für 25,25 m lange Eco Combis sowie die Zulassung von 32 m langen Super Eco Combis (SEC).

Der Super Eco Combi (SEC) unterscheidet sich nämlich im Grunde nicht von einer Doppel-A-Kombination. Ein Zugmaschinen-Anhänger-Gespann mit einem zusätzlichen Anhänger an einem Nachläufer mit starrer Zugdeichsel. Bei Nutzung von Standardkomponenten ergibt das ein Fahrzeug von 31,7 m Länge mit drei Gelenkpunkten. In Australien zuckt kein Fahrer auch nur mit der Wimper, wenn so ein Gespann um die Ecke biegt. Das ist dort seit Jahren ein vertrauter Anblick. Auch auf Finnlands Straßen sind solche Gespanne erlaubt, sogar in Kombinationen mit einem Gesamtzuggewicht von 76 t.

32 STATT 25,25 METER

Das übrige Europa hinkt da allerdings noch hinterher. Das Konzept wurde in Schweden und Norwegen ausgiebig getestet, wo diese 32 m langen Fahrzeuge ihre Fracht bereits seit 2014 auf öffentlichen Straßen transportieren. Auch Spanien führt seit 2018 auf einer

bestimmten Strecke ein Pilotprojekt durch, während die niederländische Fahrzeugzulassungsbehörde (RDW) derzeit Tests an einem privaten Standort durchführt. Wenn alles gut verläuft, dürfte der nächste Schritt 2021 ein begrenztes Pilotprojekt auf öffentlichen Straßen sein.

5.939 FAHRTEN GESPART

Ein SEC ist die Superlativ-Ausführung eines Standard-Eco Combi. Zwei Eco Combis können dasselbe Volumen transportieren wie drei Standardkombinationen aus Zugmaschine und Anhänger. Das ist nicht nur im Hinblick auf das Volumen interessant. Je nach Berechnungsmethode ergibt sich nämlich zudem ein um 11 Prozent niedrigerer Kraftstoffverbrauch und eine ähnliche Senkung der CO₂-Emissionen. Ein Super Eco Combi dagegen kann auf einer einzigen Tour dasselbe Volumen transportieren wie zwei Zugmaschinen-Anhänger-Kombinationen. Experten zufolge führt das zu Einsparungen von bis zu 27 Prozent beim Kraftstoffverbrauch pro t/km und zu einer eben solchen Verringerung des CO₂-Ausstoßes. Darüber hinaus ist es mit den zusätzlichen 2 x 13,6 m Lade fläche möglich, auf nur einer Tour zwei 40-Fuß-Container zu transportieren. Da überrascht es nicht, dass es in den Niederlanden Pläne für eine Pilotstrecke zwischen dem Hafen Rotterdams und Venlo gibt. Man stelle sich vor: Eines der größten Containerschiffe der Welt, die MS Febe, löscht seine gesamte Ladung in Rotterdam. Diese Fracht mit Super Eco Combis zu transportieren würde die Anzahl der erforderlichen Fahrten um 5.939 verringern!

GUT KOMBINIERT

Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass die Zusammenstellung eines SEC ziemlich einfach ist. Mit Ausnahme des Nachläufers ist alles



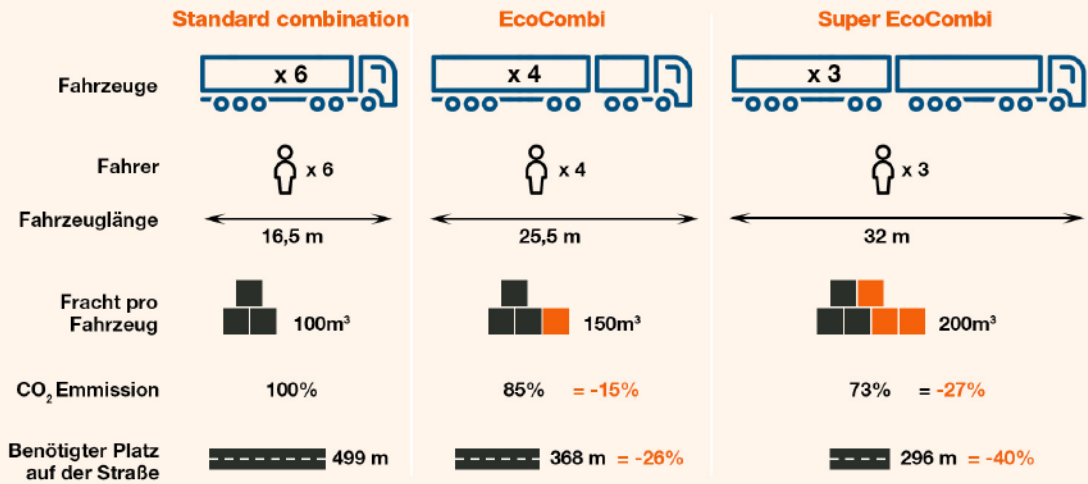
LANG, LÄNGER, ROAD TRAIN

Die Vorstellung von Lkw, die nahezu 32 m lang und 60 t schwer sind, lässt europäische Politiker nur allzu schnell skeptisch dreinblicken. In Australien hingegen findet sich wohl kein einziger Politiker, der sich gegen die Vorstellung sperrt. In vielen australischen Bundesstaaten sind Dreifach-Sattelzüge ein vertrauter Anblick. Für die Innenstädte von Sydney oder Brisbane gilt das selbstverständlich nicht. Doch wer im Nordterritorium, in Westaustralien oder New South Wales unterwegs ist, trifft allorten auf 50 m lange Lkw-Gespanne. Diese so genannten Road Trains wiegen 95 t oder mehr, und man sieht sie auf einspurigen Straßen und staubigen Pisten mit über 100 km/h dahindonnern. Da ist es nahezu unmöglich, anzuhalten oder Hindernissen auszuweichen. Wenig überraschend also, dass die meisten anderen Verkehrsteilnehmer ihnen nur allzu bereitwillig Vorfahrt gewähren. Diese Transportgiganten erfüllen einen wichtigen Zweck: Sie sind das Rückgrat des inländischen Transports in Australien. Zwar ist das australische Eisenbahnnetz fast 34.000 km lang, aber es gibt nur eine Haupttrasse von Nord nach Süd – der Rest verteilt sich auf die Küstenregionen.

Foto: Jan Houffelaar

Fahrzeugvergleich im schwedischen Test

Teststrecke Göteborg - Malmö
Transport von 600 m³ Gütern mit einem Gewicht von 150 kg/m³



Quelle: Cider L. Lsrtsso L. HCT DUO2-Projekt Göteborg - Malmö in Schweden, 2019

Standardausrüstung, wobei einige Teile natürlich speziellen Anforderungen genügen müssen. In Finnland beträgt das Standardgewicht 76 t, und die gesetzlich zulässigen Grenzwerte für Achslasten wurden entsprechend angepasst. Mit einem Maximalgewicht von 68 t sind die Schweden ein wenig vorsichtiger. Die niederländische Regierung hat noch keine Richtlinien veröffentlicht, aber Befürworter des Konzepts empfehlen ein Limit von 72 t, das ausgehend von aktuellen Regelungen schnell umgesetzt werden könnte. In den Niederlanden ist ein Maximum von 11,5 t auf der Antriebsachse Standard. Die einfache Gleichung zur Berechnung des maximal zulässigen Gesamtzuggewichts für ein Fahrzeug lautet demnach: 5 x die maximale Achslast der Antriebsachse. In diesem Fall also 5 x 11,5 = 57,5 t. Das ist weit von 72 t entfernt. Es gibt allerdings noch eine andere Regel, die besagt, dass beim Einsatz eines 6x2-Lkws mit Liftachse weitere 25 Prozent hinzuzufügen sind, sodass sich ein Wert von 71,875 t ergibt, der dann auf 72 t aufgerundet wird. Folglich ist in diesem Szenario ein SEC mit einer 4x2-Zugmaschine nicht möglich: Es muss immer eine 6x2-Variante sein.

WAHLVERSPRECHEN

In Anbetracht dieser einfachen Konfiguration scheint ein Super Eco Combi die offensichtliche Wahl zu sein. Spediteure können in hohem Maße von der verbesserten Transporteffizienz profitieren – nicht nur, weil sie mit weniger Fahrern (bereits jetzt eine knappe Ressource) mehr erledigen können. Die flächendeckende Nutzung von

Langfahrzeugen kann auch einen wichtigen Beitrag dazu leisten, Verkehrsüberlastungen zu verringern.

SONDERLÖSUNG

TLN, die niederländische Behörde für den Straßentransport, ist ebenfalls begeistert, auch wenn Sprecher Ambro Smit noch einige Bedenken hat. „Unserer Meinung nach sollten wir den SEC nicht als Ersatz, sondern vielmehr als Ergänzung zum Standard-Eco Combi sehen, von denen zurzeit 2.000 in den Niederlanden unterwegs sind. Der Super Eco Combi ist fast sieben Meter länger. Daher eignet er sich in erster Linie wohl eher für wichtige Frachtrouten und nur für Autobahnen. Alle mit Beladen, Entladen und Abkoppeln zusammenhängende Vorgänge müssen in der Nähe solcher Routen erfolgen.“ TLN geht nicht

davon aus, dass der SEC in naher Zukunft europaweit eingeführt wird. Derzeit wäre vor allem eines für den Transportsektor und für die Umwelt gleichermaßen von Vorteil: die Einführung einheitlicher Gesetze für Eco Combis. Und zwar so, dass sie den grenzüberschreitenden Verkehr erleichtern.

IN WEITER FERNE

Während der Eco Combi in Skandinavien und den Niederlanden bereits zum Straßenbild gehört, lässt sich das von Großbritannien, Frankreich und den Alpenländern nicht behaupten. Länder wie Belgien und Deutschland erwärmen sich langsam für die Idee, wenn auch nur zögerlich. Gleichwohl liegen einheitliche Gesetzgebung und uneingeschränkter grenzübergreifender Verkehr nach wie vor in weiter Ferne. ■

Warburtons:

„AUF DAS TRANSPORT-MANAGEMENT KOMMT ES AN“

Im Jahre 1870 öffneten Thomas und Ellen Warburton die Türen ihres Ladens für die braven Bürger der Industriestadt Bolton im Nordwesten Englands. 1876 geriet das Geschäft in eine Flaute, und so stellte sich Ellen zur Unterstützung des Familienbetriebs in die Küche und backte vier Laib Brot und sechs Kuchen – die waren allesamt in weniger als einer Stunde verkauft. Der Rest, so sagen sie, ist Geschichte.

144

Jahre später, unter der Eigentümerschaft der fünften Generation der Gründerfamilie, ist Warburtons Großbritanniens größte Bäckereimarkte mit einem Umsatz von 0,5 Milliarden £ pro Jahr und mehr als 4.500 Mitarbeitern an 25 Standorten – zweifellos eine nationale Erfolgsgeschichte.

TOASTER UND BROTKÄSTEN

Tolle Produkte anzubieten ist dabei nur ein Teil des Ganzen: Köstlichkeiten wie das traditionelle Weißbrot, ein heißer Crumpet mit Butter oder ein weicher Bagel müssen ihren Weg auch in die Toaster und Brotkästen der Briten finden.



70 MILLIONEN ARTIKEL

Zu diesem Zweck unterhält Warburtons eine fast 1.000 Fahrzeuge umfassende Flotte, die in eine primäre und eine sekundäre Flotte aufgeteilt ist. Zur primären Flotte gehören die Zugmaschinen, die zwischen den 11 Bäckereien und den Verteilzentren hin- und herpendeln, während die sekundäre Flotte aus 800 „Brotwagen“ besteht, bei denen es sich größtenteils um DAF LF-Lkw mit 14 t Fahrzeuggesamtgewicht handelt. Das Liefervolumen ist enorm: Jeden Monat werden 70.000.000 Artikel produziert und an 17.000 Standorte geliefert.

FLEXIBLE „BROTWAGEN“

Bei derart eng getakteter Distribution ist das Transportmanagement natürlich von entscheidender Bedeutung. Verantwortlich dafür sind Steve Gray, National Transport Manager, und sein Team. Weil DAF-Lkw 90 Prozent der gesamten Flotte ausmachen, ist Warburtons auf das MultiSupport-Paket des Herstellers angewiesen, wenn es um die Wartung der Fahrzeuge geht. Traditionell sind die „Brotwagen“ der sekundären Flotte 10 Jahre im Dienst und werden direkt gekauft. Die 14-Tonner des Typs LF werden wegen ihres großen Liefervolumens und weniger wegen ihrer Nutzlast gewählt; sie sind nur selten mit Maximalgewicht im Einsatz. Eine Flotte kleinerer LF mit 7,5 t, die für entlegene oder schwierige Strecken eingesetzt werden, vervollständigen den Fuhrpark. Im Durchschnitt legen sie ca. 90.000 km pro Jahr zurück und werden sieben Jahre lang dank eines umfassenden Reparatur- und Wartungsvertrags von DAF unterstützt.



Um alle DAFs in optimalem Zustand zu halten, nutzt Warburtons die Serviceleistungen von DAF MultiSupport.

12 STATT 12.000

Hierbei entpuppt sich DAF MultiSupport als überaus wertvolles Tool bei der Flottenverwaltung, denn es gibt dem Betreiber umfassenden Einblick in die tatsächlichen Betriebskosten während der Nutzungsdauer eines jeden Fahrzeugs. Zudem stellt es der Geschäftsleitung ausreichende Informationen bereit, auf deren Grundlage fundierte Entscheidungen zu weiteren Investitionen getroffen werden können. Für Warburtons ist DAF MultiSupport eine maßgeschneiderte Lösung zur Verwaltung, Kontrolle und – besonders wichtig – Konsolidierung der großen Datenmenge im Zusammenhang mit den Betriebskosten für die eingesetzten Fahrzeuge. Wie Disponent Steve Gray erklärt, mussten er und sein Team vor der Einführung von MultiSupport pro Jahr zwischen 11.000 und 12.000 Rechnungen von zahlreichen Lieferanten verarbeiten – Rechnungen für Wartung und Reparatur der tagtäglich eingesetzten Fahrzeuge. Die Palette reichte vom Wechsel eines zerbrochenen Lampenglases bis hin zum Austausch eines kompletten Motors. Mit MultiSupport ließ sich die Zahl an Rechnungen auf ganze 12 reduzieren, die allesamt von DAF Trucks verwaltet werden. Das verringerte natürlich den administrativen Aufwand und den Personaleinsatz in erheblichem Maße, sodass Gray die interne Verwaltung jetzt auf wesentlich effektivere Weise meistern kann. Als Familienunternehmen begrüßt Warburtons bei seinen Lieferanten die Möglichkeit partnerschaftlicher Kooperation – besonders mit Hinblick auf den großen DAF-Fuhrpark.

PRODUKT

Der Verteilerverkehr von Warburtons spielt sich auf einer Vielzahl regionaler Routen ab. Jeden Tag beladen die Fahrer ihre Brotwagen und sind um 4 Uhr früh auf der Straße. Sie

folgen auf ihrer Route einer bestimmten Systematik und haben in der Regel bis mittags alle Stationen angefahren. Jede Route ist unterschiedlich lang, aber im Durchschnitt hat jeder Lkw 48 Warenpakete zur Auslieferung an 25 Geschäfte geladen. Die unterschiedlich langen Routen können in puncto Flottenmanagement zu einem Problem führen: Ältere Fahrzeuge nähern sich mit ihrer Kilometerleistung eventuell den vereinbarten Grenzwerten im Rahmen des jeweiligen Reparatur- und Wartungsvertrags oder überschreiten diese Werte sogar. Daher ist die Distribution stets darauf bedacht, die Fahrzeuge zu überwachen und die Routen zu wechseln, um vertragliche Nachteile wegen zu vieler gefahrener Kilometer zu vermeiden. Allerdings wurde diese Herausforderung durch die enge Zusammenarbeit mit DAF Trucks erleichtert: Die Gesamtpreise für Reparatur und Wartung werden ausgehend von einem Durchschnitt für die gesamte Flotte berechnet und nicht für jedes Fahrzeug einzeln.

AUSGABEN ALS INVESTITION

Beständigkeit über mehrere Generationen hinweg ist der Schlüssel zum Erfolg dieses bemerkenswerten Unternehmens: Ein Familienbetrieb wie Warburtons plant immer im Voraus und kümmert sich stets um seine Mitarbeiter. Warburtons hatte schon immer eine hervorragende Mitarbeiterbindung, und an vielen langgedienten Standorten sind schon Generationen derselben Familien angestellt. Ein erfolgreiches, generationenübergreifendes Familienunternehmen betrachtet Ausgaben nicht als Kosten, sondern als Investition in die langfristige Zukunft des Betriebs. Solche Investitionen müssen natürlich immer bei den richtigen Partnern getätigt werden. ■

DAF USED TRUCKS:

„WIR HABEN, WONACH SIE SUCHEN“

Wie verkauft man einen Lkw in Knallrosa? Oder einen spärlich ausgestatteten Lkw? Oder einen Lkw mit ungewöhnlicher Fahrgestellkonfiguration? In Europa warten viele Gebrauchtfahrzeuge auf neue Besitzer, und viele davon unterscheiden sich stark von herkömmlichen Fahrzeugen. Marty van den Dungen, Vertriebsleiter bei DAF Used Trucks, erklärt, wie er und seine Organisation neue Käufer für ihre „einzigartigen Lkw“ finden.

In ganz Europa gibt es Gebrauchtfahrzeuge, die auf einen neuen Besitzer warten. Manchmal werden sie von unabhängigen Verkäufern angeboten, die sich auf einen bestimmten Lkw-Typ spezialisiert haben. Aber noch häufiger sind sie bei DAF-Partnern zu finden, die von den Lkw-Herstellern selbst eingerichtet wurden. DAF Trucks unterhält zudem vier spezialisierte DAF-Gebrauchtwagenzentren (siehe Kasten gegenüberliegende Seite) an europäischen Standorten, wo relativ neue Gebrauchtfahrzeuge von DAF auf ihren neuen Besitzer warten. Zusätzlich bieten auch die DAF-Servicestandorte eine breite Palette an Gebrauchtfahrzeugen.

EINZIGARTIGE EXEMPLARE

Die meisten Lkw müssen nicht allzu lange warten. Scheckheftgepflegte Sattelzugmaschinen oder nur wenige Jahre alte Lkw



IN GANZ EUROPA GIBT ES GEBRAUCHTFahrZEUGE, DIE AUF EINEN NEUEN BESITZER WARTEN.

finden in der Regel recht schnell einen neuen Besitzer.

„Die neuesten Lkw-Generationen verkaufen sich aufgrund ihres ausgezeichneten Komforts und niedrigen Kraftstoffverbrauchs in der Regel relativ leicht. Einige der Lkw, die hier ankommen, sind – vorsichtig ausgedrückt – „Exoten“, meint van den Dungen lachend.

„DEUTSCHE SPEZIFIKATIONEN“

Bei den meisten DAF-Gebrauchtfahrzeugen handelt es sich um 4x2-Sattelzugmaschinen mit einem Super Space Cab. Das sind die eher „normalen“ Lkw, die oft schon wieder verkauft sind, noch bevor der Motor abkühlen konnte. Sowohl die Konfiguration als auch die Farbe passen zum Geschmack der meisten Käufer – vor allem wenn sie über „deutsche Spezifikationen“ verfügen, wie van den Dungen selbst sagt: „Viel Leder, ein komfortables Bett, Skylights, Seitenverkleidungen, der große DAF-Kühlschrank

und eine Motorbremse. Ausgestattet mit einer neuen Farbe oder einem neuen Firmenlogo ist ein solcher Lkw ein sicheres Invest und wird jahrelang halten. Wenn Sie den Restwert Ihres Lkws erhöhen möchten, besteht der Trick darin, beim Kauf alle richtigen optionalen Extras auszuwählen.“

ROSA EXOTEN

Manchmal jedoch sind die Lkw, die nach einem neuen Besitzer suchen, nicht gerade das, was man als „Standard“ einstufen würde. Ein gutes Beispiel ist die Riege rosafarbener DAF-Sattelzugmaschinen, die kürzlich in Frankreich in Zahlung gegeben wurde. „Ein Satz Lkw wie dieser stellt eine echte Herausforderung dar, denn alle Fahrerhäuser neu lackieren zu müssen, würde natürlich den Preis erhöhen. Stattdessen entschieden wir uns dafür, die Situation zu unserem Vorteil zu nutzen und

die rosa Farbe der Lkw zu betonen“, erklärt der Vertriebsleiter bei DAF Used Trucks. Wir haben eine sehr erfolgreiche Kampagne in den sozialen Medien gestartet, bei der wir die Farbe hervorgehoben haben, anstatt sie zu verbergen. Das Ergebnis: Viele dieser Lkw haben in der Zwischenzeit einen zufriedenen Abnehmer gefunden.“

INDIVIDUELLER INNENRAUM

Wie sieht es mit Fahrerhäusern aus, die nach dem persönlichen Geschmack eines Fahrers ausgestattet wurden? „Fahrer, die stark in die Umgestaltung ihres Fahrerhauses investieren, kümmern sich in der Regel sehr gut darum. Darum sind viele dieser Lkw sehr gepflegt, wodurch sie sich natürlich wesentlich einfacher verkaufen lassen. Zudem sind Ausstattungsmerkmale wie ein tolles Audiosystem, Klimaanlage im Dach und Ambientbeleuchtung wahre Verkaufsschlager.“

FÜR JEDEN DAS RICHTIGE AUTO

Wie findet ein Spediteur also seinen idealen „maßgeschneiderten“ Lkw? „Wir haben eine Suchmaschine entwickelt, die den aktuellen Lagerbestand bei allen DAF-Gebrauchtwagenzentren und einer stetig wachsenden Anzahl von DAF-Partnern anzeigt – in ganz Europa“, erläutert Marty van den Dungen. „Dadurch sind wir in der glücklichen Lage, fast jeden Kundenwunsch zu erfüllen.“

GARANTIE

Van den Dungen weiter: „Wenn der ideale Lkw mit unserem DAF Used Truck Locator

Marty van den Dungen:

„WIR SIND IN DER GLÜCKLICHEN LAGE, FAST JEDEN KUNDENWUNSCH ZU ERFÜLLEN.“

gefunden wurde, kann der DAF-Partner vor Ort den Transport an seinen Standort veranlassen. Dort wird er dann überprüft und gewartet. Die Fahrzeuge werden einschließlich Pauschalgarantie übergeben. Diese bietet DAF für alle relativ neuen Lkw an und gilt für ganz Europa. Bei einem DAF First Choice-Lkw bieten wir sogar eine Garantie über ein ganzes Jahr an, wenn das Fahrzeug nicht älter als fünf Jahre ist und weniger als 600.000 Kilometer zurückgelegt hat.“ ■

Hier geht es zum DAF Used Truck Locator: www.dafusedtrucks.com/daf-used-trucklocator

NEUE DAF USED TRUCK ZENTREN IN DIEBURG UND PRAG

Mittlerweile sind es schon fünf: Nach Budapest, Warschau und Lyon sind Dieburg bei Frankfurt am Main und Prag weitere europäische Stützpunkte, in denen DAF ein Gebrauchtwagenzentrum eröffnet hat. Damit unterstreicht DAF sein Bestreben, weiteres Wachstum in Europa nicht nur mit neuen Lkw, sondern auch mit alten Modellen zu erzielen. Denn ein gebrauchter DAF ist manchmal im wahrsten Sinne des Wortes so gut wie neu, kostet aber weniger als ein DAF, der gerade vom Band gelaufen ist..

Das neue DAF Used Trucks Center befindet sich auf dem zentral in Dieburg gelegenen Gelände von PacLease - dem DAF-Nutzfahrzeugvermieter. Strategisch günstig in Mitteldeutschland nahe der Metropolen Darmstadt und Frankfurt am Main gelegen, soll es Gebrauchtwagenkunden besten Service bieten.



200 DAF AUF DER LANGSTRECKE



Und das ist erst die
Aufwärmphase...

Am 19. September erhielt Marathon International in Kostrzyn bei Posen seinen 200. DAF. Fahrzeuge des niederländischen Herstellers machen den Großteil der 230 Fahrzeuge umfassenden Flotte von Marathon International aus, einem Transportunternehmen aus der Region Großpolen.

Die Geschichte von Marathon klingt ein bisschen wie ein wahr gewordenes Märchen. Sie begann im Jahre 2003, als Emil Lisowski, ein 23 Jahre alter Geschäftsmann mit nur wenigen Jahren Erfahrung, sein eigenes Business aufziehen wollte. Zu seinem Enthusiasmus mischte sich seine fundierten Kenntnisse im TLS-Sektor, die er sich in Deutschland aneignete. Dort lernte er, dass herausragender Service für die Kundengewinnung und -bindung von entscheidender Bedeutung ist. Dieses Qualitätsversprechen kombinierte er mit dem, was er als seine angeborene Hyperaktivität bezeichnet. „Ich muss einfach immer was zu tun haben. Logistik und Transport sind eine interessante Sparte, die sich ständig weiterentwickelt, und da muss man mit den Veränderungen Schritt halten“, erzählt Lisowski. „Wir begannen mit zwei Lkw, zwei PCs und einem gemieteten Büro von 40 m² in der Kraszewskiego-Straße im Zentrum Posens. Schnell gerieten wir jedoch in Konflikt mit der kommunalen Straßenbehörde, weil unsere Fahrzeuge oft die Straße blockierten, wenn die Fahrer ausstiegen, um ihre Abrechnungen zu erledigen. 2008 zogen wir dann mit dem Firmensitz um und hatten seitdem mehr Platz.“

AUSDAUER UND EIN LANGER ATEM

Im Jahre 2004 hatte Marathon 4 Lkw und 9 Mitarbeiter. Der Betrieb stockte nach und nach seine Flotte auf, und die Zahl der Mitarbeiter stieg. Doch 2007 – zu Beginn der Wirtschaftskrise – kündigte die Bank über Nacht den Kreditrahmen. Emil Lisowski musste schnell sein Geschäftsmodell umstellen und – mehr noch – seine Fahrer überreden, eine Lohnkürzung hinzunehmen. Das gelang ihm, und das Unternehmen überlebte. Auch sein anhaltendes Engagement in qualitativ hochwertigem Kundenservice zahlte sich aus, obwohl der Transportsektor beinahe vier Jahre brauchte, um sich von der Krise zu erholen. Was also tun? Obwohl nicht wenige seinen Geisteszustand anzweifeln, leiste er 2011 ganze 20 Lkw – trotz eines extrem hohen Zinssatzes und obwohl er keine Arbeit für diese Lkw hatte! Doch das Glück ist mit den Tüchtigen: Die Krise endete, und Speditionsdienste waren wieder gefragt. Doch die Aufträge hielten sich in Grenzen, während seine 20 neuen Lkw auf Arbeit warteten. Seine Ambitionen wurden jedoch belohnt: „Ich träumte damals davon, dass wir eines Tages 100 Lkw haben würden. Es gelang uns, einer alten Dame ein Grundstück in der Nähe von Kostrzyn abzukaufen – nur 360 m², aber direkt neben der geplanten Schnellstraße S5 von Bydgoszcz nach Wrocław, nicht weit von der Stelle, wo sie die Autobahn A2 kreuzt. In den nächsten paar Jahren konnten wir fast sechs Hektar benachbarten Landes aufkaufen. Unsere Flotte wuchs an, und wir fühlten uns allmählich sehr beengt in unserem gemieteten Büro. Somit entschlossen wir uns zum Bau eines neuen Hauptsitzes für unsere Firma“, erklärt Emil Lisowski, Geschäftsführer von Marathon International.

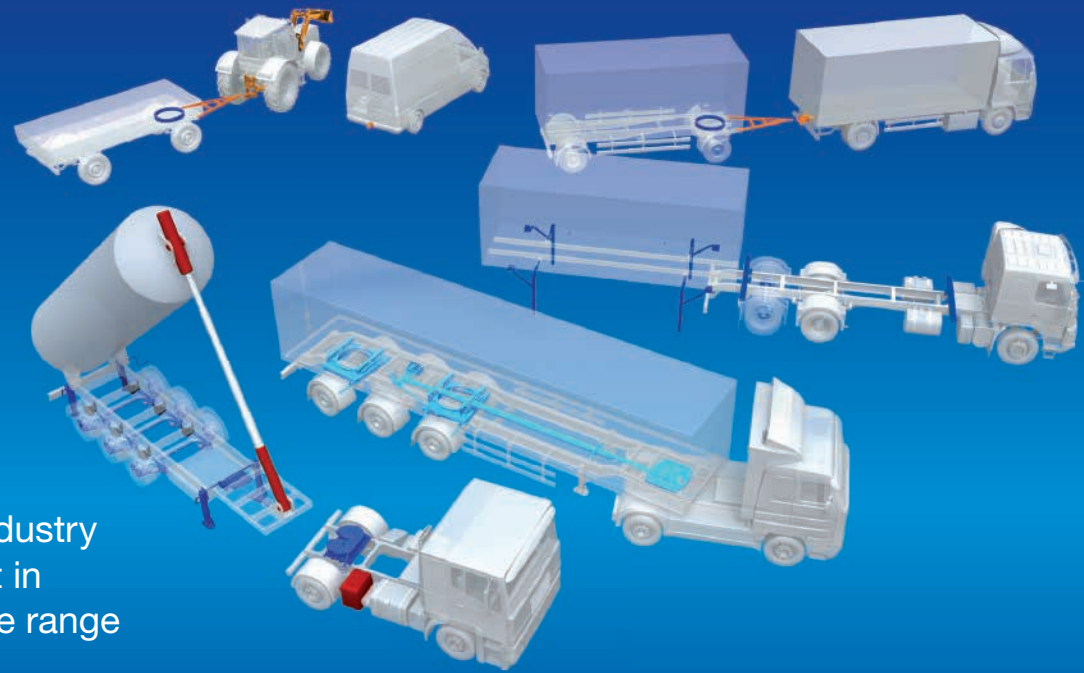
VORSPRUNG AUSGEBAUT

Dabei folgte er seinem Instinkt. 2017 zog das Unternehmen auf ein beeindruckendes Gelände mit einer Fläche von 25.000 m² um, wo sich nicht nur die Büros und die Ruhebereiche für die Fahrer befinden, sondern auch eine hochmoderne Lkw-Servicewerkstatt (in der sechs Mechaniker beschäftigt sind), eine Tankstelle (Diesel und AdBlue), ein Rangierbereich und ein Parkplatz sowie Raum für 20.000 Paletten in einem Hochregal-Lager. Seit 2018 ist hier auch Europas größter Lebensmittel-Lkw zu Hause, der pro Tag Mahlzeiten für bis zu 30.000 Personen ausliefern kann. Der Lebensmittel-Lkw ist in den Firmenfarben von Marathon lackiert und basiert auf einem DAF XF-Chassis.

“Across the globe:
JOST keeps us rolling!”



Trusting the market leader.



Manufacturers of the commercial vehicle industry around the globe trust in JOST's comprehensive range of components.

Customer-orientated solutions, innovative products and a worldwide supply of spare parts make JOST the number 1.

www.jost-world.com



**In der hochmodernen Lkw-
Servicewerkstatt sind sechs
Mechaniker beschäftigt.**

Mittlerweile wuchs die Flotte weiter an. Im Jahre 2016 wurde mit einem Bestand von 125 Lkw die erträumte Grenze von 100 Fahrzeugen überschritten. Als sich die deutsche Gesetzgebung änderte, begann sich die Firma nach größeren Fahrzeugen umzusehen. In den letzten Jahren hat sich das Unternehmen auf Transporte mit Doppelachsern für High-Cube-Container mit einer Kapazität von fast 120 m³ spezialisiert. Und es wurde mit dem DAF CF das ideale Fahrzeug für die Flotte gefunden. Dieses Modell hat einen starken und kostengünstigen Euro-6-Motor des Typs Paccar MX mit 11 Litern, ein geräumiges und überaus beliebtes Fahrerhaus (mit Kühlschrank, Klimaanlage und Standheizung), lässt sich bequem an verschiedene Lkw-Aufbauten anpassen und hat konkurrenzlos große Kraftstofftanks mit einem Fassungsvermögen von 1.200 Litern. Diese Lkw dominierten schon bald die „schwarze Flotte“ von Marathon. In vier Jahren hat das Unternehmen 200 DAF-Fahrzeuge gekauft. Am 19. September 2020 nahm Emil Lisowski am Hauptsitz seines Unternehmens die Schlüssel für

den 200. DAF-Lkw entgegen. Überreicht wurden sie von den Geschäftsführern von DAF Trucks Polska und ESA Trucks, einem DAF-Partner aus der Region Großpolen. Das CF-Jubiläumsfahrzeug verfügt über einen Planenaufbau. Wie auch die anderen Fahrzeuge von Marathon ist es für den ADR-Transport ausgestattet.

ZWISCHENSPIEL

Doch für Lisowski ist der Status Quo nur ein Etappenziel auf seiner persönlichen Langstrecke. Vielmehr investiert er in die Errichtung einer Speditionsniederlassung. Das Unternehmen arbeitet seit einigen Jahren mit der Logistikhochschule in Posen zusammen und finanziert ein dreijähriges duales Studium für Studenten dieses Instituts. Die Studenten werden in den ersten neun Wochen an der Hochschule unterrichtet und erwerben für die nächsten neun Wochen praktische Fähigkeiten vor Ort im Unternehmen. Jedem Studenten ist nach dem Abschluss ein Arbeitsplatz garantiert. Das ist eine der Maßnahmen, die bereits Früchte trägt, und zwar in

Form neuer Aufträge und eines höheren Umsatzes. Zu den Plänen für die Zukunft gehört die Anschaffung weiterer 50 Lkw, die allesamt von DAF stammen werden (Fahrgestell für Doppelachser mit High-Cube-Containern). Und auch an dem Punkt ist die Geschichte noch nicht zu Ende, denn Prognosen zufolge wird die Marathon-Flotte bis Ende nächsten Jahres 300 Fahrzeuge umfassen. Im Jahre 2022 sollen weitere 220 Fahrzeuge angeschafft werden. 100 davon sollen ältere Fahrzeuge ersetzen, während die anderen die Flotte erweitern. Apropos ältere Fahrzeuge: Marathon verkauft diese an andere Transporteure weiter – oft an die eigenen Fahrer, die sich selbstständig machen und für das Speditionsgeschäft von Marathon arbeiten möchten. Die Nachfrage nach diesen Lkw ist immer höher als das Angebot, da sie äußerst zuverlässig und gut gewartet sind.

DAS ZIEL VOR AUGEN

Wenn es um die Entwicklungspläne für die nächsten beiden Jahre geht, hat Emil Lisowski so viele Ideen, dass es bei anderen Firmen für die nächsten zwanzig Jahre reichen würde. Da geht es beispielsweise um den Einstieg in den E-Commerce-Markt, den Ausbau des Logistiklagers und die Anbringung einer Photovoltaikanlage auf dem Dach. Nach eigenen Angaben ist Lisowski ein starker Befürworter von Wasserstoff als Kraftstoff. „Ich wäre der Erste, der einen Lkw mit Wasserstoffzellen für den internationalen Transport kaufen würde, sobald solche Fahrzeuge auf dem Markt erhältlich sind“, bekräftigt er. „Könnte das vielleicht ein DAF sein?“ Die Zeit wird es zeigen... ■



Anlässlich der Auslieferung des 200. DAF erhielten die Fahrer von Marathon International eine DAF EcoDrive-Schulung. Edyta Szczygiel, die Ehefrau von Emil Lisowski, nahm die Urkunde entgegen.



LEYLAND TRUCKS ERHÄLT DEN „QUEEN'S AWARD FOR ENTERPRISE“ IN DER KATEGORIE INTERNATIONALER HANDEL

Leyland Trucks, ein PACCAR Unternehmen mit Sitz in Preston, Lancashire, erhielt für seine Steigerung der Exporte um fast 50 Prozent in den letzten drei Jahren den renommierten „Queen's Award for Enterprise 2020“ in der Kategorie Internationaler Handel. Leyland Trucks stellt DAF-Lkw her und beschäftigt in dem fast 93.000 m² großen Werk mehr als 1.000 Mitarbeiter. Leyland Trucks fertigt die preisgekrönten DAF-Modelle XF, CF und LF für Großbritannien, Europa, Nord- und Südamerika sowie Asien.

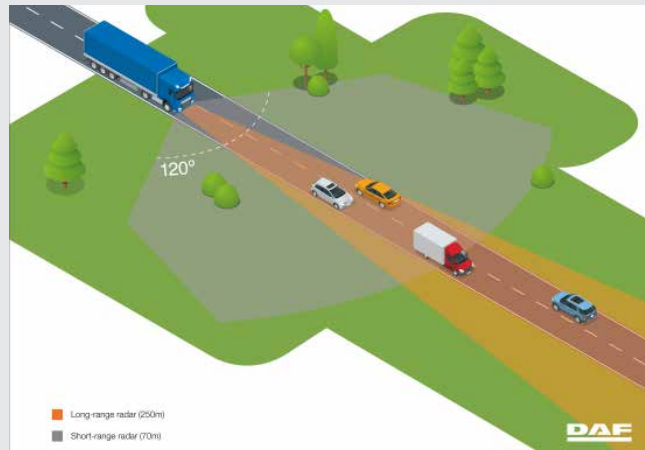
Im Jahr 2019 lieferte Leyland Trucks fast 20.000 Lkw aus und verbesserte gleichzeitig die branchenführende Fahrzeugqualität und Fertigungseffizienz. DAF Trucks generiert in Großbritannien einen Jahresumsatz von über 1 Milliarde Pfund. DAF-Fahrzeuge sind seit 25 Jahren marktführend im Bereich Nutzfahrzeuge und haben im Jahr 2019 einen Marktanteil von 30,5 Prozent im britischen 6- bis 40-Tonnen-Nutzfahrzeugsektor erreicht.



PURE EXCELLENCE BEI DER SICHERHEIT

Zur weiteren Steigerung der Fahrzeug- und Verkehrssicherheit führt DAF Trucks ein verbessertes AEBS-System für alle XF-, CF- und LF-Modelle ein: AEBS-3. Dieser Notbremsassistent der dritten Generation ermöglicht vollautonome Notbremsungen, um aus einer Geschwindigkeit bis zu 80 km/h heraus Zusammenstöße mit stehenden und fahrenden Fahrzeugen zu vermeiden. Das moderne Sicherheitssystem wird in Kombination mit Adaptive Cruise Control (ACC) und dem Auffahrwarnsystem (FCW) angeboten.

Für das AEBS-System der neuesten Generation nutzt DAF Trucks ein hochpräzises duales Radar mit 16 Antennen (zuvor 7) für die Erkennung im Nah- und Fernbereich. Es verfügt über den besten Fernsensor seiner Klasse mit einer der branchenweit größten Erfassungsreichweiten von bis zu 250 Metern (zuvor 200). Damit lassen sich potenziell kritische Situationen frühzeitig erkennen. Ein unerreichter Sichtwinkel von 120° im Nahbereich (zuvor 50°) ermöglicht frühere Vorhersagen von Situationen, in denen Fahrzeuge dicht vor Ihnen einscheren – selbst bei schlechten Wetter- und Sichtverhältnissen wie Nebel und tief stehender Sonne. AEBS-3 gehört bei allen DAF-Lkw der Baureihen XF, CF und LF zur Serienausstattung.



STADTREINIGUNGSFAHRZEUGE FÜR BELGRAD

DAF hat 44 vollausgestattete Stadtreinigungsfahrzeuge nach Belgrad, der Hauptstadt der Republik Serbien, geliefert. Die Lieferung besteht aus LF- und CF-Lkw mit verschiedenen Fahrgestellkonfigurationen und Aufbauten.

DAF-Fahrzeuge machen jetzt die Hälfte der Flotte von 200 Stadtreinigungsfahrzeugen in Belgrad aus. Die Entscheidung, die neueste Ausschreibung abermals DAF zuzusprechen, beruht auf drei Hauptargumenten: einer bewährten Erfolgsgeschichte im Service, der Zuverlässigkeit der Lkw und der Tatsache, dass das Stadtreinigungsunternehmen Gradska Čistoća die vollständig ausgestatteten Fahrzeuge, einschließlich der Aufbauten, direkt beim örtlichen DAF-Partner Braca Crnomarkovic kaufen und warten kann. Neben Müllabfuhrwagen (Seiten-, Top- und Hecklader) umfasste die Bestellung auch Tankwagen zum Besprühen von Straßen sowie Kehrmaschinen, die sich im Winter leicht in Schneepflüge umwandeln lassen.



EINSATZBEREIT MIT DAF DIRECT

Sie suchen nach einem neuen, sofort einsatzbereiten Mischer, Kipper, Planenfahrzeug oder einem anderen Lkw? Nach einem, der sofort verfügbar ist? Mit der Einführung von DAF DIRECT können DAF-Partner ihren Kunden ab sofort komplett ausgestattete Fahrzeuge anbieten. Lkw, die sofort startbereit sind.

Um in einer saisonalen Branche erfolgreich zu sein, muss ein Unternehmen oftmals sehr schnell auf veränderte Marktnachfrage reagieren können. Daher ist es wichtig, die Flotte im Bedarfsfall umgehend aufstocken zu können. Eine umfassende Übersicht über sofort verfügbare Lkw, zusammen mit Aufbauten von führenden Herstellern, finden Sie auf den unserer Website: www.daftrucks.de/dafdirect



VOLLE KRAFT FÜR DIE FEUERWEHR

Pierce Manufacturing, der renommierte amerikanische Hersteller von Feuerwehrgewagen, beschloss vor Kurzem, seine Fahrgestelle mit dem DAF PACCAR MX-13-Motor auszustatten. Die Motoren werden im PACCAR Motorwerk in Mississippi hergestellt und in die Fahrgestelle Pierce® Arrow XT™, Enforcer™ und Velocity® eingebaut. „Indem wir zwei große Marken zusammenbringen, unterstreichen wir unser gemeinsames Engagement für Feuerwehrleute“, heißt es in der von Pierce herausgegebenen Pressemeldung. „Auf diese Weise erhalten sie die Zuverlässigkeit, die sie für ihren wichtigen Dienst brauchen.“



MS La Coruna war das erste mit einem PACCAR MX-Motor ausgestattete Binnenschiff.

DAF STICHT IN SEE

Jahrzehntelang belieferte DAF Binnenschiffahrtsunternehmen weltweit mit Schiffsmotoren. Nach wie vor genießen diese Motoren einen ausgezeichneten Ruf in puncto Zuverlässigkeit und Effizienz. Jetzt haben die niederländischen Firmen NPS Diesel und Vink Diesel die PACCAR MX-11 – und MX-13-Motoren – die saubersten in ihrer Klasse auf dem Markt – in den Schifffahrtbereich eingegliedert.

Die Motoren stoßen 98 Prozent weniger Stickoxide und 99 Prozent weniger Partikel aus als andere Dieselmotoren in diesem Anwendungsbereich. Zudem verbrauchen sie 16 Prozent weniger Kraftstoff und stoßen in gleichem Maße weniger CO₂ aus. „Die modernen PACCAR MX-Motoren überzeugen mit der Zuverlässigkeit, die wir von DAF gewohnt sind“, sagt Sander Langenberg, Geschäftsführer von Vink Diesel. „Zudem verringern sie Vibrationen und den Geräuschpegel an Bord auf ein absolutes Minimum.“

DAF CF AND LF PURE EXCELLENCE

Halten, was sie versprechen!



Die DAF-Baureihen CF und LF repräsentieren eine neue Dimension von Exzellenz im Bausegment. Unübertroffene Manövrierbarkeit in Kombination mit hoher Nutzlast. CF und LF halten, was sie versprechen - besonders auf rauem Terrain. Und wie alle DAF Trucks bieten sie überragenden Fahrkomfort und eine besondere Aufbaufreundlichkeit der Komponenten. Ihr Handelspartner vor Ort berät Sie gerne, oder besuchen Sie uns unter: www.daftrucks.de.