



DAF Trucks hat sein Mehrachserprogramm erweitert, die neuen Typen wurden mit Kundenfahrzeugen in Belgien getestet.

Kampf um neue Märkte

DAF Trucks ist in den letzten Jahren in Europa sowie speziell in Deutschland gut vorangekommen. Jetzt soll das erweiterte Mehrachserprogramm für Auftrieb auf breiter Front sorgen.

Schon im Vorjahr wurden die ersten Mehrachsertypen von DAF Trucks in Eindhoven für die CF-Baureihe vorgestellt. Jetzt rollt die Produktion der XF-Modelle in den Achskonfigurationen 6x4, 8x2 und 8x4 an. Eine Neuheit ist auch die Ecas-Tandemluftfederung, die es auf Wunsch für alle 6x4- und 8x4-Fahrzeuge gibt. Außerdem stehen nun auch für das CF-Mehrachserprogramm das Automatik-Schaltgetriebe ZF AS-Tronic in 2-Pedaltechnologie und das VSC-System (Vehicle Stability Control) – besser bekannt als ESP, das ein Umkippen und Schleudern des Fahrzeugs bei Kurvenfahrten verhindern kann – für die CF- und XF Sattelzugmaschinen 4x2 zur Verfügung. Darüber hinaus gibt es den DAF LF als 3-Achser mit gelenkter Nachlaufachse für den schweren Verteilerver-

kehr. Das neue und erweiterte Mehrachser-Programm soll auch DAF Trucks Deutschland in Frechen weiter nach vorne bringen – vor allem in den bislang schwach besetzten Segmenten, wie im LKW-Fahrgestellbereich und in der Baubranche. Und die Zeichen stehen günstig: Seit vier Jahren ist erstmals auf dem deutschen Nutzfahrzeugmarkt ab 6,0 t Gesamtgewicht Wachstum in Sicht. Zumindest für den Zeitraum von Januar bis Juli 2003, wo die Neuzulassungen gegenüber dem Vergleichszeitraum 2002 um zarte 0,65 Prozent auf 42.366 Fahrzeuge angestiegen sind.

Bleibt zu hoffen, dass diese positive Entwicklung bis zum Ende des Jahres anhält. Noch gibt es keinen Aufschwung auf breiter Front. Das Mittelklasse-Segment von 6 bis 15 t Gesamtgewicht ist weiter-



(von oben nach unten)
 Mit Mehrachsertypen wie dem CF 85.480 FTG 6x2 für den Fernverkehr will DAF Trucks neue Marktsegmente knacken.

Zu den Programmneuheiten zählt der DAF XF 95.FTM 8x4 mit gelenkter Vorlaufachse.

Im Baustellengeschäft ist bei DAF Trucks der CF 85.FAT 6x4 der Renner.



hin rückläufig (-5 Prozent). Gerade die dominierenden 7,5-Tonner nahmen hier um fast 9 Prozent ab. Außerdem wurden kurioserweise trotz der LKW-Maut ab 12 t Gesamtgewicht Fahrzeuge knapp über der 12-t-Grenze nachgefragt. Das Segment zwischen 12 und 15 t steigerte sich um 16 Prozent. DAF Trucks profitierte hier mit einem Absatzzuwachs von 37 Prozent.

DAF Trucks Deutschland hat die positiven Signale auf dem deutschen Nutzfahrzeugmarkt für sich genutzt und seinen Marktanteil gegenüber dem Vorjahreszeitraum mit 2.154 Neuanmeldungen bei Nutzfahrzeugen ab 6,0 t Gesamtgewicht um fast zwei Prozent auf 5,1 Prozent gesteigert. Hinter diesem Markterfolg stehen erfolgreiche Produkte und harte Arbeit. So konnte DAF Trucks Deutschland seit 1995 den Anteil in der Mittelklasse (6,0 bis 14,9 t Gesamtgewicht) von unter 1 auf 2 Prozent und vor allem in der schweren Klasse ab 15 t Gesamtgewicht von über 2 auf knapp 7 Pro-

zent steigern. Damit liegt DAF Trucks in der Mittelklasse vor Volvo Trucks (Deutschland) und Renault Trucks Deutschland.

In der schweren Klasse liefern sich zurzeit DAF Trucks Deutschland und Iveco ein Kopf-an-Kopf-Rennen um die 7-Prozent-Marke, dahinter folgt mit Abstand Renault Trucks Deutschland. Bei den schweren Sattelzugmaschinen konnte sich DAF Trucks Deutschland mit einem Marktanteil von 10,3 Prozent auf den 4. Rang hinter Daimler-Chrysler, MAN und Volvo vorarbeiten und erstmals an Scania vorbeiziehen. Beim Ausbau des

Marktanteils ab 6,0 t Gesamtgewicht will DAF Trucks Deutschland jetzt auch in den Bereichen poweron, in denen das Unternehmen bislang nur schwach vertreten ist – die Mittelklasse und vor allem in der schweren Klasse (LKW-Fahrgestelle mit zwei, drei und vier Achsen). Der Anteil liegt hier in allen Segmenten unter 3 Prozent und soll mittelfristig auf 5 Prozent angehoben werden.

Bei der Probefahrt in den Ardennen zeigte DAF Trucks auch mit Fahrzeugen aus Kundenhand, wie gut das Mehrachser-Programm gelungen ist. Insgesamt gingen acht Mehrachser-Fahrzeuge ➤

FAHRBERICHT DAF Mehrachser-Programm



In Belgien zeigte sich der Biertanker DAF LF 55.250 FAN 6x2 mit gelenkter Nachlaufachse als ein wenig t-Verteilerfahrzeug.

in unterschiedlichen Konfigurationen, darunter auch eine 3-Achser-BDF-Spezifikation, an den Start. Besonders interessant war für mich der Allzweck-Volumenzug von Jan de Rijk Logistics aus dem niederländischen Roosendaal. Das Logistik-Unternehmen besitzt einen eigenen Fuhrpark von über 700 Fahrzeugen. Etwa 40 Prozent des Equipments sind auf temperaturgeführte Transporte ausgelegt.

Mit dem DAF-Zentralachsanhängerzug hat das Unternehmen eine besonders flexible Transporteinheit für Volumen- und temperaturgeführte Transporte konzipiert. Als Zugfahrzeug wurde der DAF XF 95.380 FAR GV gewählt: ein Mehrachs-Großvolumenfahrgerüst in der Achskonfiguration 6x2 mit Bereifung 295/60 R 22,5 sowie vollluftgefedertem Fahrwerk und starrer 6,7-t-Nachlauf-Liftachse für ein Gesamtgewicht von 26 t. Dazu kommt ein isolierter Schiebepalen-Aufbau mit Kälteaggregat für Frischdienst-Transporte. Dahinter dann ein kurzgekuppelter Volumen-Zentralachsanhänger mit 17,5er Bereifung und Plywood-Aufbau für Doppelstockbeladungen.

Nun ging es mit dem Volumenzug DAF XF 95.380 FAR GV auf Tour. Wohlwollend wurde zunächst die Ausstattung mit dem Automatik-12-Gang-Schaltgetriebe ZF AS-Tronic registriert. Das versprach eine angenehme Tour, weil hier „Kollege Computer“ das Kuppeln, Schalten und die Gangwahl übernimmt. Der DAF XF 95.380 mit AS-Tronic ließ sich praktisch

über das Gaspedal führen. Der Fahrer kann je nach Fahrpedalstellung und über den Kickdownpunkt am bequemsten die Schaltpunkte beeinflussen, ohne den Automatikmodus zu verlassen. Die 12-Gang-AS-Tronic bekam bei 40 t Zug-Gesamtgewicht sowie einer Motorlei-

stung von 381 PS bei 1.900/min und einem maximalen Drehmoment von 1.750 Nm zwischen 1.000 und 1.500/min einiges zu tun. Die Streckenführung in den Ardennen war mit knackigen und langgezogenen Autobahnsteigungen sowie auch einigen langen Gefällen bestückt. Auch der anschließende hügelige Landstraßenabschnitt ließ sich dank 12-Gang-AS-Tronic mit überaus einfachem Handling bewältigen. Die Elektronik war ziemlich perfekt auf den Antriebsstrang mit dem elastischen 12,6-l-DAF-Diesel abgestimmt.

Dazu kam noch das niedrige Geräuschniveau der geräumigen XF Space Cab für den Fernverkehr. Die Vollluftfederung ließ das Fahrzeug praktisch mit

FT - FA	4 x 2	
FTG - FAG	6 x 2	
FTP	6 x 2	
FAN	6 x 2	
FTR - FAR	6 x 2	
FTS - FAS	6 x 2	
FTT - FAT	6 x 4	
FAC	8 x 2	
FAX	8 x 2	
FAD	8 x 4	

-  Gelenkte Achse
-  Angetriebene Achse
-  Nachlaufachse

über das Gaspedal führen. Der Fahrer kann je nach Fahrpedalstellung und über den Kickdownpunkt am bequemsten die Schaltpunkte beeinflussen, ohne den Automatikmodus zu verlassen.

Die 12-Gang-AS-Tronic bekam bei 40 t Zug-Gesamtgewicht sowie einer Motorlei-

Reisebuskomfort über Bodenwellen und Schlaglöcher schweben. Dabei sorgte die elektronische Ecas-Luftfederung mit einer guten Trimmung für eine hohe Fahrstabilität und geringes Neigungsverhalten bei Kurvenfahrten. Da hat Jan de Rijk doch einiges für seine Fahrer getan. ➤



Interessant war der flexibel einsetzbare Zentralachs-Volumen-Gliederzug von Jan de Rijk Logistics mit dem XF 95.380 FAR 6x2.

Dazu kommen noch Satelliten-Kommunikation mit Panik-Notruf, Klimaanlage und Standklimaanlage. Für de Rijk ist das und vor allem auch die AS-Tronic kein Luxus. Der Fahrer soll fit bleiben und sich voll auf den Verkehr konzentrieren können. Das Unternehmen ist auf qualifiziertes Stammpersonal angewiesen und investiert kräftig in die Mitarbeiter. Sie werden regelmäßig in defensivem Fahren und auf Sicherheitskursen trainiert. Außerdem müssen alle Fahrer bei Jan de Rijk das ADR-Zertifikat absolvieren.

Jan de Rijk ordert die AS-Tronic nicht, um jeden ans Steuer setzen zu können. Im Gegenteil: Nur wenn der Fahrer extra auf die AS-Tronic eingewiesen ist, versteht er die Arbeitsweise und kann dann Sprit sparen und vor allem die ganze Bandbreite der Funktionen wie das installierte Motorbremsprogramm nutzen. Nur das bringt mehr Sicherheit und geringere Betriebskosten.

Interessant war auch die Fahrt mit dem Bavaria-„Biertanker“ DAF LF 55.250 FAN (6x2 mit gelenkter Nachlaufachse). Das Solofahrzeug für die Gaststättenbelieferung mit 10.000-l-Biertank war auf das zulässige Gesamtgewicht von 21 t ausgelastet. Die kurze LF-Tageskabine zeigte sich keineswegs unkomfortabel, doch es war schon ein Sprung vom Fernverkehrs-XF auf den Solo-Verteiler-LF. Dazu kam noch eine Berg- und Talfahrt auf schmalen Landstraßen, und es ging

durch Dörfer mit engen verwinkelten Gassen.

Wahrscheinlich ist das Fahrzeug mit der ziemlich langen Übersetzung von 3,31:1 (empfohlen 4,1:1) bei ebener Topographie – wo das Fahrzeug eigentlich zum Einsatz kommt – mit 250 PS bei 2.500/min und maximalem Drehmoment von 950 Nm zwischen 1.200 und 1.700/min noch recht agil. Doch bei dieser Streckenführung kamen Fahrer und Motor richtig ans Arbeiten. Die Hand musste fast ständig zum Schaltknüppel des 6-Gang-Eaton-Getriebes FS 6309 greifen, um den 5,9-l-Common-Rail-Diesel für eine flotte Fahrt bergauf bei Laune zu halten und in Gefällen durch Zurückschalten die Motorbremskraft nutzen zu können. Sonst zeigte sich der DAF LF 55.250 als ein sehr wendiger und auch komfortabler Verteiler-LKW.

DAF Trucks Deutschland will jetzt verstärken den Baubereich ins Visier nehmen. Allerdings wird es bei DAF Trucks keine Allradfahrzeuge geben. Hier ist vor allem der Service eine Grundvoraussetzung,

Die Vollluftfederung ließ den Volumenzug XF.95.380 FAR GV mit Reisebuskomfort über Bodenwellen und Schlaglöcher schweben.

um im Baugewerbe Fuß fassen zu können. Inzwischen kann DAF Trucks Deutschland insgesamt einen Fahrzeugbestand von rund 21.500 Fahrzeugen und ein flächendeckendes Service- und Vertriebsnetz vorweisen.

Und natürlich auch die richtigen Produkte: Der Renner bei DAF Trucks ist hier der DAF CF 85. FAT (6x4). Der in Belgien durch ein Händlerfahrzeug vertreten war. Mit einer Motorleistung von 428 PS bei 1.900/min und einem maximalen Drehmoment von 1.950 Nm zwischen 1.000 und 1.500/min sowie 16-Gang-Schaltgetriebe ZF 16 S 151 ließ sich das Solofahrzeug mit 26 t Gesamtgewicht von leichter Hand bewegen.

Da hatte der XF 95.480 FTM 8x4 mit der neuen luftgefederten Tandem-Antriebs hinterachse für einen 100-t-Tiefladerzug einiges mehr zu ziehen. Allerdings war der Zug des Spezialtransport-Unternehmens de Rooy aus Belgien nicht voll ausgelastet und brachte mit dem aufgeladenen Bagger „nur“ 70 t auf die Waage. Mit 483 PS bei 1.900/min und einem maximalem Drehmoment von 2.100 Nm zwischen 1.050 und 1.500/min machten sich mit diesem Gewicht schon einfache Anstiege bemerkbar. Es musste schon öfter das 16-Gang-Schaltgetriebe ZF 16 S 221 bemüht werden.

Ebenfalls für 100 t Gesamtzuggewicht gedacht, jedoch nur auf 40 t ausgelastet war der Tiefladerzug des Unternehmens Saan BV mit dem DAF XF 95.480 FTT 6x4. Auch hier sorgte die luftgefederte Tandem-Antriebs hinterachse für eine sanfte Gangart des Gefährts. Dazu kam noch die Ausstattung mit dem 16-Gang-Automatik-Schaltgetriebe ZF AS-Tronic 16 AS 2630. Da war der Fahrer von Kupplungs- und Schaltarbeit befreit und konnte sich voll auf den Verkehr konzentrieren.

DAF Trucks hat in Belgien gezeigt, dass nicht nur für den Verteiler- und Fernverkehr attraktive Mehrachsertypen, sondern auch für den Baubereich zugkräftige Mehrachsertypen im Programm sind. Insgesamt eine gute Grundlage für die DAF Trucks Deutschland, um seine Strategie – in den Mehrachser-Segmenten und im Baubereich zu powern – auch umsetzen zu können.

ADELBERT SCHWARZ