



# Pfiffige Holländer

**Der Intercooler von 1973 war lediglich einer von vielen Höhepunkten in der Daf-Geschichte. In diesem Jahr feiert das innovationsstarke Unternehmen seinen 75. Geburtstag.**

Von Michael Kern (Text), Fotos Archiv

**S**ie nannten ihn Hub, mit vollem Namen Hubertus Josephus van Doorne. Am ersten Tag des 20. Jahrhunderts erblickte er das Licht der Welt in America. Jedoch nicht im Land der unbegrenzten Möglichkeiten, sondern in einem gleichnamigen Dörfchen unweit von Venlo.

Bald sollte der Sohn eines Dorfschmieds zeigen, was in ihm steckte: Als Werkmeister einer Maschinenfabrik in Eindhoven lernte er den Brauereibesitzer A. H. Huenges kennen. Dessen Stearns-Knight-Automobil bereitete

**Der Sattelzug anno 32 mit dem Fünftonnen-Auflieger.**



**Die winzige Werkstatt von Hub und Wim van Doorne (1928).**





**Der Daf-Losser mit Wechselbrückenbehälter für den kombinierten Verkehr.**



**Die Frontlenker-Sattelzugmaschine T 50 stammt aus dem Jahr 1949.**



**Ein 46-PS-Hercules-Motor trieb den Transporter A 10 an.**

seinem Besitzer einigen Verdruss – und der junge van Doorne war der Einzige, der den Wagen immer wieder flott bekam. Der dankbare Huenges gab Hub eine Starthilfe von 10000 Gulden und zusammen mit seinem Bruder Willem Antonius Vincenius („Wim“) eröffnete er am 1. April 1928 seine Werkstatt auf dem Brauereigelände.

48 Mitarbeiter hatte sein Betrieb im ersten Jahr des Bestehens und er erwarb ein Grundstück mit 1600 Quadratmetern für eine Fabrik. Doch nach dem New Yorker Börsenkrach brachen die Aufträge drastisch ein.

Als Ausweg aus der Krise erschien 1931 ein erster Auf-

lieger mit elektrisch geschweißter, selbsttragender Zentralrohr-Leiterrahmenplattform und 40 Prozent weniger Eigengewicht als damals üblich sorgte 1934 für Furore. Eine ausgeklügelte Pendelachse verteilte die Last gleichmäßig auf alle vier Räder, die jeweils paarweise auf zwei kurzen Achsen nebeneinander angeordnet waren. Sollte der innere Reifen gewechselt werden, ließ sich jede der Achsen einzeln um 180 Grad drehen. Ein Lizenzvertrag mit dem französischen Hersteller Pilot beseitigte die drückende Schuldenlast, die seit dem Neubau der Fabrik auf dem Unternehmen lastete. Und in Belgien entstand eine erste Filiale.

Die Pendelachse blieb nicht die einzige Erfindung, mit der Hub van Doorne auf sich aufmerksam machte. Zusammen mit dem Leutnant van Trappen entwarf er den so genannten Trado-Umbausatz, der einen Zweiachs-Lkw innerhalb von fünf Stunden in einen Dreiachser verwandelte. Mit dem so genannten Daf-

Losser nahm Hub 1936 das System moderner Wechselbrücken vorweg. Nach zwölf leichten Panzerwagen für die Armee entstand 1939 der Prototyp eines Amphibienfahrzeugs, das sich im selbst produzierten Nebel versteckte.

Zudem schmiedete van Doorne heimlich Pläne für Komplet-Lkw. 1948 schließlich entstanden drei Prototypen – und schon im folgenden Jahr lief die Produktion an. Dann ging alles Schlag auf Schlag: Ein halbes Jahr später, am 14. April 1950, öffnete eine neue, 9000 Quadratmeter große Fabrikanlage ihre Pforten. Am 27. Oktober

## Daf: Van Doorne's Anhangwagenfabrik

waren bereits 1000 Chassis verkauft und 1951 lief auch die Fahrerhausproduktion an.

Neben dem Eintonner-Lieferwagen A 10 bestand das Programm aus dem Dreieinhalbtonner A 30, dem Fünftonner A 50 und dem Sechstonner A 60. Die modernen Frontlenker gab es mit Benzinern von Hercules oder Dieselmotoren von Perkins.

Auch das Militär spielte in der anfänglichen Entwicklung



**Sechs Tonnen schaffte der A 60 ohne Anhänger.**



**Die Broschüre erklärt 1950 die Vorzüge der Frontlenker.**

ger mit automatischer Kuppelung. Von da an nannte sich das Unternehmen Van Doorne's Anhangwagenfabrik, abgekürzt Daf. In den folgenden Jahren machte ein umgebauter Buick-Pkw diesen Auflieger in ganz Holland und Belgien bekannt.

Hubs zündende Idee: durch Reduktion des Eigengewichts die Nutzlast der Anhänger zu erhöhen. Ein so genannter Federleicht-Auflie-

**In den 50ern trugen Daf vorne sieben Streifen.**





Militäraufträge gaben dem Lkw-Hersteller mächtig Auftrieb.



1957 präsentierte Daf erstmals den Hauber mit Torpedofront.

**Der Turbodiesel (165 PS) packte 28 Tonnen Zuggewicht.**



eine entscheidende Rolle. Bereits der erste große Auftrag über 250 Fahrzeuge kam 1949 aus dem Verteidigungsministerium. Daf entwickelte allradgetriebene Geländefahrzeuge und erhielt Ende 1951 den größten Auftrag der Unternehmensgeschichte. Die 6393 Einheiten entsprachen fast dem Dreifachen der bisherigen Produktion.

1955 war die Fabrik auf schließlich 60 000 Quadratmeter angewachsen, von den 2300 Mitarbeitern beschäftigten sich 1300 mit der Lkw-Produktion. Besonders gut

gerüstet war der Auflieger-Hersteller für den Bau von Sattelzügen,

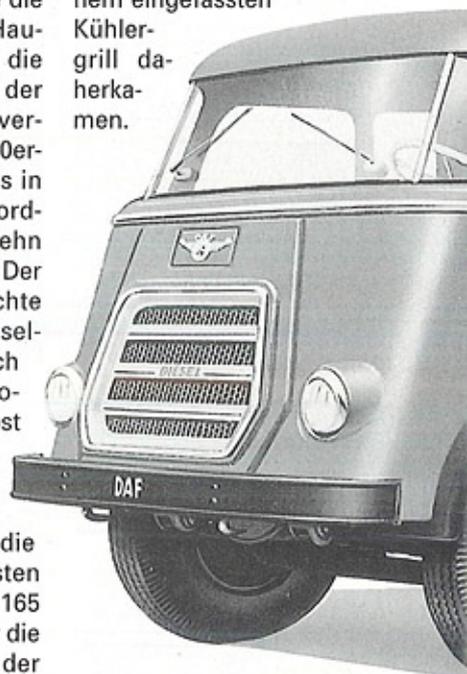
### 1936 zeigte Daf einen Vorläufer der Wechselbrücke

gen, die mit ihren Frontlenkerkabinen der Zeit um zehn Jahre vorauszuweichen scheinen. Doch 1957, als neue gesetzliche Bestimmungen die Epoche der Frontlenker und der Sattelzüge einläuteten,

beugte sich Daf dem Kundenwunsch und präsentierte einen Hauber mit der so genannten Torpedofront. Bis fünf Tonnen reichte die Nutzlast der Hauber, während die Frontlenker der äußerlich verwandten 2000er-Serie erstmals in eine Größenordnung von zehn Tonnen vorstießen. Der Dreiaxser Typ 3000 reichte gar bis elf Tonnen. Im selben Jahr begann Daf auch Hinterachsen sowie Motoren in Leyland-Lizenz selbst herzustellen.

Nur zwei Jahre später, Daf war inzwischen auch Pkw-Hersteller, stellten die Holländer einen der ersten Turbodiesel Europas vor. 165 PS leistete der DS 575, der die Sechs- bis Siebentonner der neuen 1800er-Serie antrieb.

Von nun an waren alle Bauereihen mit eigenen Motoren ausgestattet. Zeitgleich überarbeiteten die Eindhovenener die Kabinen, die nun mit drei statt sechs Querstreifen in einem eingefassten Kühlergrill daherkamen.



Die schwere 15er-Serie mit 120-PS-Diesel von Daf.



Der 2000 DO von 1957 ähnelte den Torpedo-Haubern.

Ein Kaliber für sich war das 1962 vorgestellte Flaggschiff 2600. Mit einem Hinterachsdruck von zehn und einem Gesamtgewicht von 32 Tonnen für den Zug schöpfte der 2600 die europäischen Maß- und Gewichtsregeln bis zum Anschlag aus. Das neuartige, kantige Fahrerhaus stellte an Raum und Komfort alles bisher bei Daf Dagewesene in den Schatten. Zwei Betten fanden hinter den Sitzen Platz und dem

Fahrer bot die große, geteilte Frontscheibe einen ungetrübten Blick auf die Straße.

220 PS leistete der Elfzylinder-Sechszylinder von Leyland, Getriebe und Servolenkung stammten von ZF. Bereits ein Jahr zuvor hatte Daf in Brüssel den neuen Eurotrailer vorgestellt: einen selbsttragenden Aluminium-Auflieger, der mit 10,8 Meter Länge die Vorschriften ebenfalls optimal ausnutzte.

Eine neue Generation von Fahrzeugen entstand 1970: Die Baureihen F 1600 bis F 2600 waren nunmehr durchweg mit Kippfahrern ausgestattet.



Die Serie 1600 gab es mit 120-PS-Dieseln, drei Radständen und einer Nutzlast von 6,5 bis acht Tonnen.

## Chiffren und Ziffern

Von Anhängern und Aufliegern ausgehend hat Daf in der Nachkriegszeit seine Produktpalette ständig erweitert: In Eindhoven entstanden Lkw und Transporter, geländegängige Militärfahrzeuge, Busse und schließlich auch noch Pkw – von den verschiedensten Aufbauten für Tankauflieger, Betonmischer, Tieflader, Kipper oder Wechselbrückensystemen ganz zu schweigen.

Dabei haben sich die Typenbezeichnungen immer wieder geändert. Anfangs bezog sich eine zweistellige Zahl auf die Nutzlast, die Serie 50 etwa war für fünf Tonnen Zuladung ausgelegt, während der Transporter A 10 eine Tonne stemmte. 1952 kamen eigenständige Busfahrgerüste hinzu, die an dem Anfangsbuchstaben B zu erkennen waren. Ein Y kennzeichnete die Militärfahrzeuge.

Der Buchstabencode wurde 1955 verfeinert: Neben A für gewöhnliche Lkw und T wie Traktor für Zugmaschinen traten nun noch die Lettern V für Vierradantrieb, D für Lieferwagen, P für Pick-up und G für Fahrgerüste mit zurückversetzter Vorderachse. Eine drei- bis

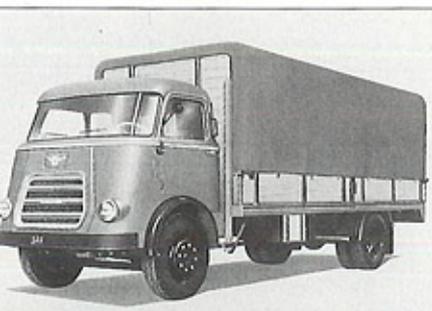
vierstellige Zahlenfolge bezog sich auf die Gewichtsklasse, die drei Lkw-Serien hießen nun 1100, 1300 und 1500. Auf dieser Grundlage basierten auch die Bezeichnungen späterer Modelle, wie etwa der Serie 2000 von 1957 oder des 2600 von 1962. Ein vorangestelltes F bezeichnet die Baureihen von 1970 mit den Kippfahrern, während die Buchstabenfolge NAT auf schwere Hauber hinweist, die aus der Zusammenarbeit mit International Harvester entstammen. Später wurden sowohl die Produktpalette als auch die Typenbezeichnungen immer übersichtlicher.

Anhänger und Auflieger verschwanden 1979 aus dem Programm und die Bus-Abteilung gelangte 1993 an die VDL-Gruppe. Von 1987 an hieß die schwere Baureihe 95, die leichteren Reihen 65, 75 und 85 folgten. 1997 wiesen die Lettern XF als Abkürzung für „extra forte“, also extra Kraft auf den neuen Motor der 95er Baureihe hin, inzwischen kennzeichnen die Buchstabenpaare CF für „compact forte“ und LF für „light forte“ die leichteren Baureihen.

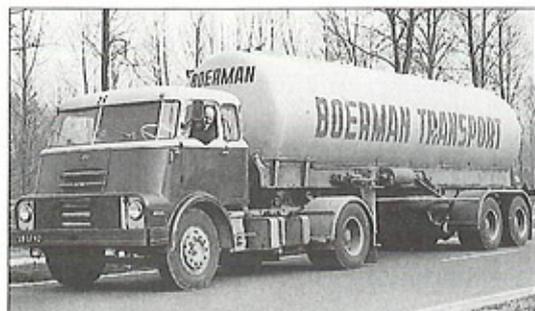
Die stammten aus einem neu errichteten Zweigwerk im belgischen Oevel, welches 1966 seinen Betrieb aufgenommen hatte. Der Siegeszug der zu Wartungszwecken nach vorn kippbaren Kabinen war nun nicht mehr aufzuhalten. 1972 beteiligte sich Daf zusammen mit Volvo, Magirus und Saviem an der Entwicklung einer solchen Kabine für die leichten Baureihen, wel-

che sich dann mit den Baureihen F 700 und F 900 anno 1975 in Brüssel vorstellte.

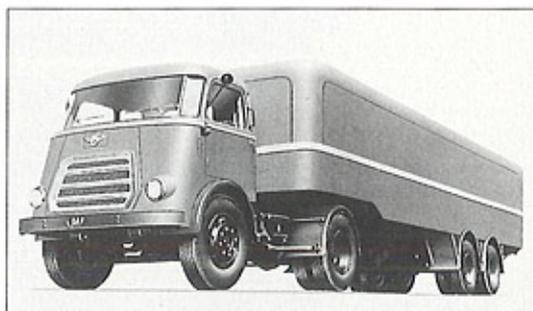
Dagegen glänzte die neue schwere Baureihe F 2800, vorgestellt 1972 auf der IAA, mit noch mehr Platz und einer Weltneuheit: Als erster Hersteller bot Daf für schwere Sattelzüge bis 56 Tonnen Zuggewicht einen Turbomotor mit Ladeluftkühlung an. 320 PS leistete die 11,6-Liter-Maschine, mit der es Daf auf



Ab 1959 waren drei Querstreifen im Kühlergrill.



Der 2000 DO zieht mit dem Tanksattel eine echte Daf-Spezialität.



Die Zugmaschine T 1800 zog den zweiachsigen Auflieger mit Turbokraft.

besonders günstigen Verbrauch abgesehen hatte.

Als die Söhne der Gründer das Kommando bei Daf übernahmen, war die Zeit des Wirtschaftswunders allmählich vorbei.

Während Volvo 1972 in die Pkw-Abteilung einstieg, beteiligte sich International Harvester (IH) an Daf Trucks. Der dabei entstandene Hauber bewährte sich vor allem außerhalb Europas.

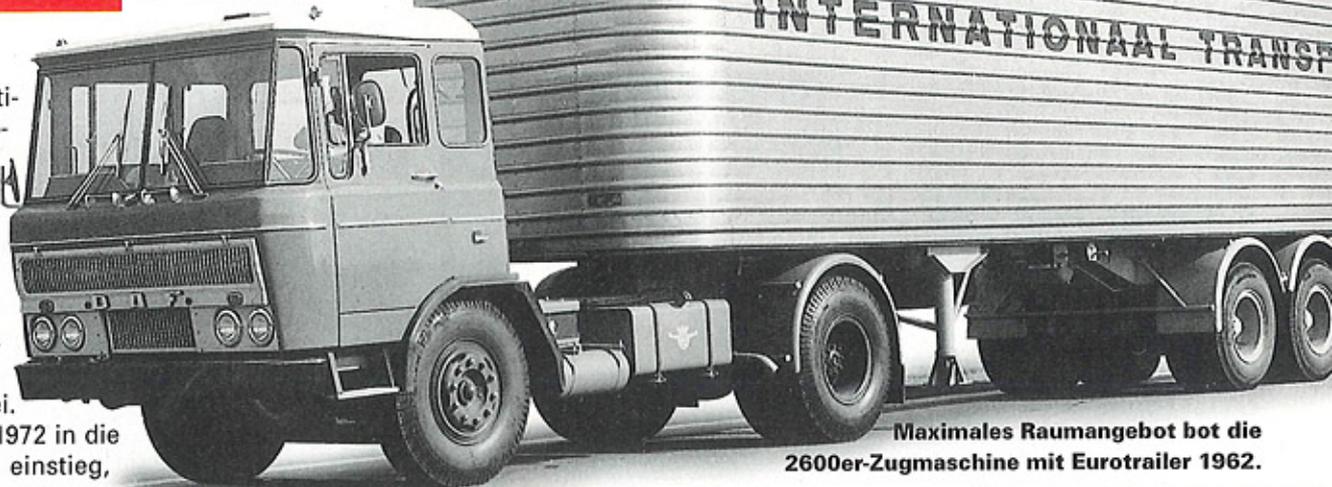
1975 übernahm Volvo die Pkw-Sparte ganz und als es im Lkw-Sektor lahmte, sprang mit einer Beteiligung von 25 Prozent die niederländische Regierung ein. Export brachte die Produktion wieder auf Kurs: Zwei von drei Lkw gin-

gen Mitte der siebziger Jahre ins Ausland.

Mit zwei Neuerungen erregte Daf 1980 Aufmerksamkeit: Zum einen der sprit sparende DKSE-Motor, ein Intercooler, der bei niedriger Drehzahl sein höchstes Drehmoment erreichte und bei 1800 Umdrehungen seine Höchstleistung von 280 PS abgab. Zum anderen feierte

der Toppersleeper Premiere. Auf dem Pariser Nutzfahrzeugsalon von 1985 präsentierten die Eindhovenener dann die geräumige Space Cab.

Immer enger arbeitete Daf nun mit British Leyland zusammen und übernahm von den Engländern eine Reihe leichter Verteilerfahrzeuge. Als Leyland dann 1987 ins Trudeln geriet, griffen die Hol-



Maximales Raumangebot bot die 2600er-Zugmaschine mit Eurotrailer 1962.



Die 6x4-Hauber der Reihe NAT 2800 gingen zum Bau.



1964 kam die zweite Generation der Torpedo-Hauber mit bis zu 155 PS für 12,2 Tonnen.



Die neue Baureihe 2000 von 1970 verfügte über ein Kippfahrerhaus.

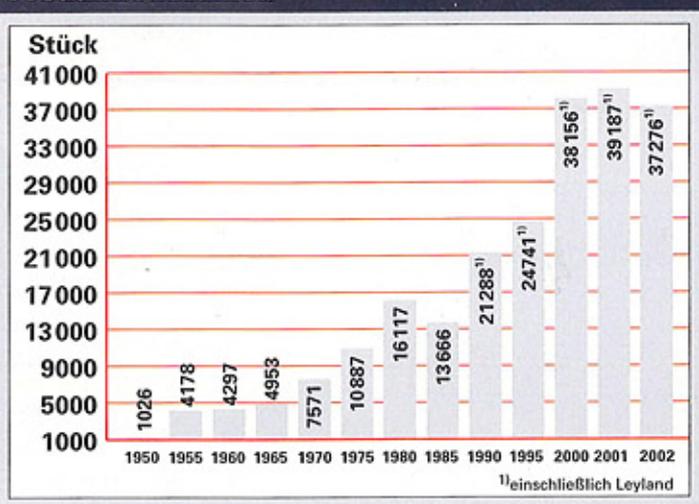


Das ATI-Kürzel stand für „Advanced Turbo Intercooler“.



Der 95er Daf mit Super Space Cab bot Raum zum Leben.

**Produktionszahlen**



länder zu und übernehmen den einstigen Stolz der britischen Nutzfahrzeugindustrie. Das ging anfangs gut, zumal Daf im selben Jahr mit der neuen Baureihe 95 ein attraktives Zugpferd vorstellte.

## In den frühen 90ern stand Daf kurz vor dem Aus

Doch nach weiteren fünf Jahren stand das Unternehmen plötzlich selbst vor dem Abgrund. Mehr als zwei Drittel der Belegschaft musste damals den Hut nehmen. Die Busabteilung ging an die VDL-Gruppe. Und nur mit den vereinten Kräften der belgischen und niederländischen Regierungen sowie Banken, Zulieferern und Belegschaft kam es schließlich zu einem



Die erste Serie 95 war 1987 das Flaggschiff der Holländer.

Neuanfang. Wenig später gelangte Daf dann unter die Fittiche der Paccar-Gruppe und produzierte wieder munter weiter. 1997 läutete der 95 XF mit neuer Super Space Cab und maximal 530 PS starken ATi-Motoren eine weitere Runde der Erneuerung ein. 2001 erschienen die leichten und mittleren Baureihen CF und LF und 2002 hat Daf auch die Reihe XF nochmals gründlich überarbeitet: Erstmals kamen in der schweren

Klasse elektronische Heinzelmännchen und endlich auch Scheibenbremsen.

Heute gehört Daf mit einem Marktanteil von gut zehn Prozent zu den großen europäischen Nutzfahrzeugherstellern. In dem Bau auf dem ehemaligen Brauereigelände in Eindhoven, wo 1928 alles begann, befindet sich nun das Daf-Museum, das auf zwei Etagen die Glanzpunkte aus 75 Jahren bewegter Firmengeschichte vorführt. ■



Der F 3300 von 1982 übernahm die Ladeluftkühlung vom Vorgänger F 2800.



Vor der Übernahme verkaufte Daf unter eigenem Namen Transporter von Leyland.

## Die aktuellen Daf-Baureihen LF, CF und XF im Formationsflug.



## Pioniergeist

Mehr als 100 Patente hatte Hub van Doorne erworben, als er 1965 in den Ruhestand trat. Eine stolze Zahl, die auch verrät, wie es der Daf-Gründer trotz eines späten Starts fertig brachte, sein Unternehmen in die Spitzengruppe der europäischen Nutzfahrzeughersteller zu manövrieren: Technische Neuerungen, die sich zum Teil erst Jahrzehnte später allgemein durchsetzen sollten, begründeten den Aufstieg der Anhängerfabrik seit den dreißiger Jahren.

Als Ende der fünfziger Jahre in vielen europäischen Ländern neue gesetzlicher Rahmenbedingungen in Kraft traten, hatte Daf mit Sattel-schleppern und Frontlenkern bereits Jahrzehnte lang Erfahrungen gesammelt.

Von Anfang an konzentrierte sich Daf beim Lkw auf Frontlenker. Und schon bevor 1963 der A 2600 in Sachen Fahrerhäuser neue Maßstäbe setzte, galten die wärme- und schallisolierten Daf-Kabinen mit ihren Panoramasscheiben aus Sicherheitsglas, ihren gefederten und gepolsterten, zweifach verstellbaren Sitzen in jeder Hinsicht als vorbildlich. Als erster Hersteller bot Daf 1979 einen Topsisleeper, dem 1985 die Space Cab und 1994 die Super Space Cab folgten. Die Daf-Motorenentwicklung begann 1957 auf der Basis des 105 PS starken 5,75-Liter-Sechszylinderdiesel 0.350 von British Leyland, der bei Daf DD 757 hieß. Doch bereits zwei Jahre später hatte Daf die Maschine zu einem 132-PS-Turbodiesel weiterentwickelt – der zweite seiner Art in Europa. Mit dem weltweit ersten Intercooler setzten sich Daf 1973 an die Spitze der Entwicklung.

Zu den Innovationen, die das Leben des Fahrers erleichtern, gehört auch der Rampenspiegel, der heute Standard ist. Mit dem ITS-Pannenservice gründete Daf 1973 den ersten herstellereigenen Notdienst. Eine der bekanntesten Erfindungen Hub van Doornes bleibt freilich das stufenlose Getriebe Variomatic. Mit dieser Keilriemen-Automatik gelang Daf 1958 der Einstieg in die Pkw-Produktion.