

DAF in action

Magazin von DAF Trucks N.V.

Juni 2010



*Für jede Transportaufgabe
der passende DAF:*

**„DAF, eine Welt innovativer
Transportlösungen“**



**Kunden überall auf der Welt
verlassen sich auf DAF**

DAF

A PACCAR COMPANY

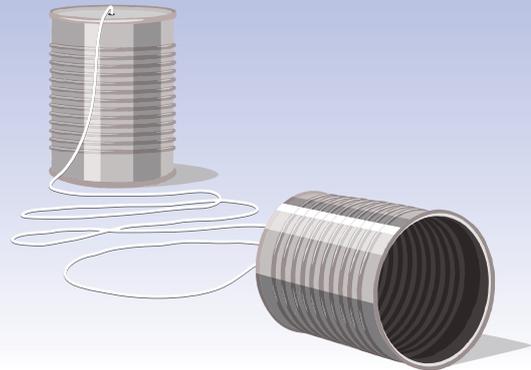


So sparen Sie Geld im Unternehmen:

Durch einen Standortwechsel



Durch Reduzierung von Telefonkosten



Durch Umrüstung Ihrer Flotte auf Goodyear Max Technology Produkte



Spezielle Laufflächenmischung



Innovative Lamellenstruktur



Modernste Karkasskonstruktion

Max Technology von Goodyear

Diese richtungsweisende Technologie bietet eine Vielzahl Möglichkeiten, Ihre laufenden Flottenkosten zu reduzieren. Max Technology Produkte sind nun auch in 17.5" und 19.5" für den Regionaleinsatz verfügbar und mit den Produkten der KMax Reihe erreichen Sie 10% mehr Laufleistung. Damit entlasten Sie nicht nur Ihre Bilanz sondern auch die Umwelt. Lesen Sie mehr dazu auf unserer Webseite www.goodyear.eu



4. **DAF-Nachrichten**
6. **Ein DAF-Fahrzeug für alle Transportanwendungen: „DAF, eine Welt innovativer Transportlösungen“**
12. **Paul Maas von Wetrin in Weert (NL): Kombierter Verkehr ist oft schneller als die Straße**
15. **PACCAR World**
16. **DAF-Lkw weltweit im Einsatz: Ein Lkw für jede Anwendung**
19. **Die am häufigsten verkehrende Buslinie in Europa**
21. **Daniel Magyar, Präsident des Verbindungsausschusses der Aufbauten- und Anhängerindustrie: „LHVs bleiben auf der Tagesordnung“**
22. **ECONORD ist in der gesamten Abfallbeseitigungskette aktiv**
24. **Der europäische Straßentransport braucht sichere Parkplätze**
26. **Treue Verbindung**

Impressum

DAF in Action ist eine Publikation von DAF Trucks N.V.
Redaktion: Abteilung Corporate Communications
Postfach 90065, 5600 PT Eindhoven, Niederlande
www.daf.com

Gestaltung und Druck: GPB bv, Leiderdorp

Effizienz beginnt mit maßgeschneiderten Produkten

Nach zwei schweren Jahren im Transportsektor – sowohl für Transportunternehmer als auch für die Lkw-Branche – gibt es erste Anzeichen für eine steigende Transportnachfrage, insbesondere in Nordwesteuropa. Lagerbestände, die aufgrund der wirtschaftlichen Lage in vielen Bereichen auf ein Minimum zurückgefahren wurden, werden wieder aufgefüllt. In vielen Ländern weist die Entwicklung des Bruttosozialprodukts wieder auf einen positiven Trend hin. Nachdem viele Käufe in der schwierigen Zeit aus verständlichen Gründen verschoben wurden, zeigt auch die Nachfrage nach Austauschteilen wieder einen leichten Anstieg.

Als Folge der Wirtschaftskrise und des erhöhten Wettbewerbs sind die Transportkosten in vielen Sektoren in den letzten zwei Jahren deutlich gesunken, und es kann nicht erwartet werden, dass sie schnell auf das Niveau zurückkehren, auf dem sie sich noch vor einigen Jahren befunden haben. Effizienz und Kostenmanagement im Transportsektor sind für ein profitables Geschäft weiterhin wichtiger denn je. Zusammen mit einem Netzwerk von professionellen Vertragspartnern kann DAF Transportunternehmern in diesem Bereich mit einer modernen und umfangreichen Produktpalette helfen. Darüber hinaus unterstützen wir die Produkte mit einem gleichermaßen umfangreichen Serviceangebot.

MultiSupport-Reparatur- und Wartungsverträge und die von PACCAR Financial angebotenen Finanzdienstleistungen ermöglichen die Reduzierung von Kosten und das Vermeiden negativer finanzieller Überraschungen. PACCAR Parts liefert mehr als 98% seiner Ersatz- und Zubehörteile innerhalb von 24 Stunden innerhalb ganz Europas und gibt so den Maßstab für die Branche vor. Ein weiteres führendes Dienstleistungsangebot ist der DAF International Truck Service mit schneller und professioneller Hilfe im Pannfall, denn unsere DAF-Partner wissen, wie wichtig die Betriebsbereitschaft ist. Ein Lkw muss fahren, und zwar so effizient wie möglich.

Effizienz beginnt mit der Spezifikation des richtigen Fahrzeugs, das perfekt auf die Kundenanforderungen zugeschnitten ist. DAF-Händler verfügen nicht nur über das Fachwissen und die Erfahrung, um Kunden das am besten geeignete Produkt zu empfehlen, sie können auch auf fortschrittliche Computersysteme zugreifen. Nicht zuletzt bietet DAF eine außerordentlich umfangreiche Produktpalette: Sattelzugmaschinen, mit denen DAF der Marktführer in der EU mit einem Marktanteil von ca. 20% ist, und Lkw. Fahrzeuge mit zwei, drei oder vier Achsen, entweder einfach oder doppelt angetrieben, mit Nahverkehrs- oder Fernfahrerhaus, LF, CF, XF. „DAF, eine Welt innovativer Transportlösungen“. Egal ob Sie auf Verteilerverkehr, kommunale Aufgaben, die Baubranche, Transportanwendungen in der Landwirtschaft oder internationalen Fernverkehr spezialisiert sind, sie finden immer einen maßgeschneiderten DAF für Ihre Anwendungen. DAF-Fahrzeuge sind auf optimalen Fahrerkomfort und vor allem geringe Kosten pro Kilometer und hohe Rendite ausgelegt. Kurz gesagt, ein DAF bietet maximale Effizienz.



Harrie Schippers
Vorstandsvorsitzender DAF Trucks N.V.



EEV ohne Rußfilter

DAF war einer der ersten Lkw-Hersteller, der sämtliche Baureihen seit dem Frühjahr 2008 auf Wunsch als besonders umweltfreundliche EEV-Modelle angeboten hat. Prinzipiell erfordert eine Verringerung des Ausstoßes von Rußpartikeln um mindestens 33 % im Vergleich zu sauberen Euro-5-Fahrzeugen die Verwendung eines offenen Rußfilters. Ab diesem Sommer können der DAF CF85 und XF105 (265 kW/360 PS und 300 kW/410 PS) als Modelle bestellt werden, die diese besonders strenge Emissionsnorm ohne Rußfilter erfüllen. Darüber hinaus werden alle Modelle der LF-Baureihe mit 4,5 Liter Vierzylindermotoren standardmäßig als EEV-Fahrzeuge ausgeliefert. Diese Fahrzeuge werden häufig für Verteileraktivitäten in städtischen Gebieten verwendet, in denen höchste Umweltfreundlichkeit der Fahrzeuge von noch größerer Bedeutung ist.



XF für die ganz jungen Fahrer

Um auch die ganz jungen Fahrer (bis zum Alter von vier Jahren) zu begeistern, bietet DAF eine "Rutschauto"-Version des XF105 an, dem Flaggschiff von DAF für den internationalen Schwertransport. Dieses Rutschautomodell ist aus hochwertigem Kunststoff gefertigt und TÜV-geprüft. Es wurde für Kinder mit einer Größe zwischen 80 und 110 cm konstruiert und ist hellgelb. DAF bietet das XF105 Rutschautomodell über das offizielle Vertriebs- und Servicenetz mit mehr als 1000 Stützpunkten in Europa an. Die Adressen der DAF-Partner finden Sie auf der DAF Homepage unter www.daf.com.

Nummer Eins bei Sattelzugmaschinen in Europa

2009, im schwierigsten Jahr in der Geschichte der Transport- und Lkw-Branche, erreichte DAF Marktanteile in Rekordhöhe. Im Schwerlastsegment (über 15 Tonnen) des Lkw-Markts der Europäischen Union erreichte DAF einen Marktanteil in Höhe von 14,8 %. In Bezug auf das Volumen befindet sich DAF bei den europäischen Lkw-Herstellern somit auf einem sicheren dritten Platz. Bei den Sattelzugmaschinen nimmt DAF mit einem Marktanteil von 19,8 % in der EU sogar den ersten Platz ein. In diesem Segment ist DAF Marktführer in den Niederlanden, Großbritannien, Belgien, Portugal, Polen und der Tschechischen Republik. Auch in Frankreich, Spanien, Italien, Deutschland, Finnland und Ungarn erzielte DAF im vergangenen Jahr in diesem Segment Marktanteile in Rekordhöhe. „Unser Erfolg ist das Ergebnis einer modernen Produktpalette, erstklassiger Dienstleistungen und professioneller Händlerorganisation“, erklärt Ron Bosen, Vorstandsmitglied von DAF Trucks N.V. und verantwortlich für Marketing und Vertrieb. „Mit einem Marktanteil von beinahe 15 % im europäischen Schwerlastsegment haben wir schon ein gutes Stück Weg zu unserem mittelfristigen Ziel von 20 % zurückgelegt. Selbstverständlich werden wir unsere Position bei den Sattelzugmaschinen weiter ausbauen. Dennoch müssen wir auch besonders im Bereich unserer breiten Produktpalette von Fahrgestellen mit zwei-, drei- und vierachsigen Lkw weiter wachsen, indem wir die effizienteste Lösung für jede Transportanforderung bieten.“

Schwere Bergungsfahrzeuge für das niederländische Heer



Ron Bosen (links), Mitglied des Vorstands von DAF Trucks N.V. und Verantwortlicher für Marketing und Vertrieb, übergibt die Schlüssel für die ersten schweren Bergungsfahrzeuge an Konteradmiral Visser, Direktor für Waffensysteme der Verteidigungsausrüstungsorganisation des niederländischen Verteidigungsministeriums.

2004 hat DAF das königlich niederländische Heer mit insgesamt 102 schweren Lkw/Auflieger-Kombinationen (TROPKO) zum Transport von Panzern und anderen Fahrzeugen ausgestattet. Darüber hinaus wurden ebenfalls zehn separate 6x6-Lkw geliefert. DAF wurde vom niederländischen Verteidigungsministerium damit beauftragt, fünf davon in Bergungsfahrzeuge umzubauen.

Der Kranaufbau der Bergungsfahrzeuge stammt von den YBZ-Fahrzeugen, die DAF dem niederländischen Verteidigungsministerium Ende der achtziger und Anfang der neunziger Jahre geliefert hat. Um diese zu montieren, mussten große Veränderungen an den TROPKO-Zugfahrzeugen durchgeführt werden. Darüber hinaus mussten dem Aufbau besonders massive Konstruktionen hinzugefügt werden, um die Tragfähigkeit der Anhängervorrichtungen zu erhöhen. Des Weiteren wurde ein Schutz gegen Sprengstoffattentate von Plasan Sasa in Israel entwickelt.



DAF gewinnt Preis auf der 'Bus World Asia'

Auf der Fachmesse Bus World Asia in Shanghai im Mai erhielt DAF die Auszeichnung „Award for the Alternative Plaza 2010“. In 2007, 2008 und 2009 wurde DAF mit „Best Coach Engine Producer of the Year“ ausgezeichnet. Dieser Preis wurde durch den „Award for Alternative Plaza“ abgelöst, der vor allem für die Omni- und Reisebus-industrie verliehen wird, hauptsächlich an Unternehmen, die wichtige Beiträge auf dem Gebiet Umweltschutz geleistet haben.

„DAF hat die Auszeichnung nicht nur für die richtungweisende Zuverlässigkeit und Langlebigkeit sowie den sparsamen Kraftstoffverbrauch seiner PACCAR-Motoren erhalten“, sagt Juryvorsitzender Martial Benoot. „Auch ist DAF der erste Hersteller, der ultrasaubere EEV-Dieselmotoren auf dem chinesischen Markt für den Gebrauch

in Omni- und Reisebussen anbietet. Diese Motoren haben einen um 33 % geringeren Schadstoffausstoß im Vergleich mit dem derzeitigen Euro-5-Standard und seinem chinesischen Äquivalent. Und auch für seine Pionierstellung im Gebiet des Umweltschutzes erhielt DAF diese Auszeichnung“.

Neue Website für PACCAR Parts



Um das Erscheinungsbild und die Benutzerfreundlichkeit noch weiter zu verbessern, hat PACCAR Parts die Website www.paccarparts.eudes Unternehmens vollständig überarbeitet. Dies schließt auch die nationalen Websites mit ein, die für 14 europäische Länder zur Verfügung stehen. An erster Stelle ist zunächst die Vergrößerung der nicht ausgefüllten Flächen auf der neuen Website zu nennen, die dem Auftritt im Web ein klares und modernes Erscheinungsbild verleihen. Um die Benutzerfreundlichkeit noch weiter zu verbessern, wurde außerdem die Menüstruktur aktualisiert und nach Produktgruppen in übersichtliche Kategorien unterteilt.

PACCAR Parts ist einer der weltweit führenden Anbieter von LKW-Teilen und Werkstattausrüstung. Neben dem Angebot von DAF Original-Teilen, einschließlich einer breiten Palette an Originalzubehör und der Versorgung mit PACCAR Parts in Europa, bietet das Unternehmen über

60 000 universelle Teile, Zubehör und Werkstattausrüstung für alle LKW-Marken an. Die Geschäftstätigkeit umfasst auch das TRP-Programm, das selbstverständlich in aller Ausführlichkeit in die neue Website mit eingeflossen ist.

Ernennungen im Vorstand von DAF



Mit Wirkung vom 1. April 2010 wurde **Harrie Schippers** zum Vorstandsvorsitzenden von DAF Trucks N.V. ernannt. Harrie Schippers kam 1986 zu DAF und hatte mehrere Positionen im Finanzwesen in den Bereichen operatives Geschäft, Marketing und als Gruppen-Controller inne. Im Jahr 2003 wurde er zum Finanzvorstand und Mitglied des Vorstands ernannt.



Ebenfalls mit Wirkung zum 1. April wurde **Jos Habets** zum Finanzvorstand und Mitglied des Vorstands von DAF Trucks N.V. ernannt. Jos Habets kam 1998 zu DAF und hatte verschiedene Positionen im Finanzwesen im kaufmännischen und im operativen Bereich inne. Im Jahr 2008 wurde er zum Gruppen-Controller ernannt.



Richard Zink wurde mit Wirkung zum 1. März 2010 zum Leiter des operativen Geschäfts und Mitglied des Vorstands ernannt. Richard Zink kam 1999 zu DAF und hatte seit Dezember 2005 die Position als Geschäftsführer von DAF Trucks Vlaanderen inne.

Für jede Transportaufgabe der passende DAF:

„DAF, eine Welt innovativer Trans

DAF ist einer der größten Lkw-Hersteller in der EU mit einem Marktanteil von beinahe 15% im Jahr 2009 in der Kategorie über 15 Tonnen und derzeit Marktführer auf dem Schwerlast-Zugmaschinenmarkt mit einem Marktanteil von 20%. Darüber hinaus ist DAF der professionelle Anbieter von Lkw-Fahrgestellen und Spezialfahrzeugen. DAF bietet eine sehr umfangreiche Produktpalette von zwei-, drei- und vierachsigen Lkw. Ob für den Lieferverkehr, die Baustelle, für kommunale Einsätze, für die Landwirtschaft oder den Schwerlasttransport über lange Strecken – bei uns erhalten Sie für jede Anwendung das passende Fahrzeug.



Perfekte Partner für Aufgaben im Verteilerverkehr

Der DAF LF mit einem Fahrzeuggesamtgewicht von 7,5 bis 18 Tonnen und der DAF CF für ein Gesamtgewicht von 18 bis 50 Tonnen und mehr sind ideale Partner für den Verteilerverkehr. DAF kennt die Anforderungen der Transportunternehmer in dieser Kategorie: ein geringes Eigengewicht für eine hohe Nutzlast und vor allem benutzerfreundliche Bedienung. Ergänzt werden diese Eigenschaften durch einen niedrigen Fahrerhausboden zum leichten Ein- und Aussteigen, die größte Fensterfläche in dieser Fahrzeug-Kategorie für gute Rundumsicht, ein gut geschnittenes Fahrerhaus für maximale Wendigkeit und ein besonders leistungsfähiges Heiz- und Lüftungssystem, dank dem der Innenraum nach Öffnen einer Tür schnell wieder eine angenehme Temperatur erreicht. Weitere

wichtige Faktoren sind: extra hohe Batteriekapazität, sodass die häufige Verwendung der Ladebordwand nicht zu ungeplanten Ausfällen führt, und Vorderachsen mit der erforderlichen Reserve zum Vermeiden von Überlast. Dies ist bei häufigen Fahrten mit Teillasten wichtig.

Natürlich bieten die LF- und CF-Lieferfahrzeuge auch optimale Wendigkeit. Durch eine Lenkbewegung der Vorderräder von ca. 50° ergibt sich ein sehr kleiner Wendekreis. Der DAF LF und CF sind auch mit gelenkter Nachlaufachse für städtischen Verteilerverkehr mit höherer Tragfähigkeit und größerem Volumen erhältlich. Dadurch können ein 7,5 Tonnen höheres Gesamtgewicht ohne Abstriche bei der Wendigkeit und maximaler Bedienkomfort unter beengten Platzverhältnissen erreicht werden. Ideal zum Beispiel für den Getränketransport. Ebenfalls wichtig insbesondere für den städtischen Verteilerverkehr ist der geringe Schadstoffausstoß. Darüber hinaus sind alle Modelle als ultra-saubere EEV-Versionen erhältlich. Der häufig in Städten eingesetzte DAF LF mit Vierzylinder-PACCAR-FR-Motor erfüllt sogar standardmäßig die besonders strenge EEV-Emissionsnorm.



FA LF45 (4x2)



FA LF45 (4x2)



FA LF45 (4x2)



FA LF45 (4x2)



FA LF55 (4x2)



FA LF55 (4x2)



FA LF55 (4x2)



FA CF65 (4x2)



FA CF75 (4x2)



FA CF75 (4x2)



FA CF75 (4x2)



FA CF75 (4x2)



FA CF75 (4x2)



FA CF75 (4x2)

portlösungen“



Jeder DAF-Lkw ist einzigartig. Die Fahrzeuge werden nach Kundenwunsch mit einer großen Auswahl von Fahrerhäusern, Fahrgestellen und Antriebssträngen für leichte, mittelschwere und schwere Einsatzbedingungen individuell zugeschnitten. Der Kunde hat die Wahl zwischen zwei, drei oder vier Achsen, Einzel- oder Doppelantrieb und gelenkter oder ungelenkter Vorlauf- oder Nachlauf-Hinterachse.

DAF-Baufahrzeuge: Entwickelt für schwere Aufgaben

Nirgendwo gibt es so viele Transportanwendungen wie in der Baubranche, und auch hier bietet DAF die richtige Transportlösung für jede Anwendung. Leichte LF-4x2-Kipper für den Transport von Baustoffen. Ein fortschrittliches CF-6x2-Fahrgestell mit Vorlauf- oder Nachlauf-Hinterachse zum Transport von Abfallcontainern. Ein Doppelantrieb-6x4- oder

8x4-Fahrgestell für Betonmischer oder Kipper. XF105-6x4- und 8x4-Schwerlast-Zugmaschinen für Zuggewichte von bis zu 120 Tonnen oder mehr. Bei den 6x4- und 8x4-Modellen der CF- und XF105-Produktpalette kommt die Doppelantriebs-DAF-1355T-Tandemachse mit Außenplanetengetriebe und einer technischen Nutzlast von bis zu 26 Tonnen zum Einsatz. Die 8-Stangen-Tandemachsaufhängung sorgt für ein günstiges Rollzentrum und damit für optimale Stabilität, was insbesondere für Betonmischer von Bedeutung ist. Die außergewöhnlichen Pendelwege sorgen für hervorragende Zugkraft im Gelände. Bei wirklich schwierigem Gelände bieten die Standard-Quer- und Längssperren eine gute Lösung. Darüber hinaus sind der große Böschungswinkel (27°), die Bodenfreiheit (41 cm), die



Stahlschutzplatte unter dem Kühler und die flexible untere Trittstufe des CF 6x4 und 8x4 im Gelände sehr nützlich. In der Praxis hängt es hiervon ab, ob Schäden entstehen oder nicht. Dasselbe gilt für den Stahlstoßfänger, mit dem jeder DAF standardmäßig ausgestattet ist. Da der Fahrer für die Ladung verantwortlich ist und von Zeit zu Zeit in den Aufbau schauen muss, sind auf der Fahrerseite eine praktische Auftrittsstufe und ein Haltegriff am Dach vorhanden. Dies sind nur kleine Details. Sie sind jedoch gut durchdacht und für den Fahrer von hohem Wert.

Ein weiteres wichtiges Detail ist die einfache Säuberung der DAF-Baufahrzeuge von innen und außen. Dadurch sehen die Fahrzeuge nach intensiver Nutzung schnell wieder gut aus, was für den Restwert und das Firmenimage wichtig ist.



„DAF, eine Welt innovativer Transportlösungen“



Die ideale Basis für Reinigungs- und Entsorgungsfahrzeuge

Ein leichter LF als 4x2-Kehrfahrzeug. Ein 6x2- oder 8x2-CF-Fahrgestell als Schlammsaugfahrzeug. Ein schweres 6x2-CF-Fahrgestell mit 10-Tonnen-Nachlaufachse zum Transport von Glassammelbehältern und großen Müllcontainern. Fahrzeuge für kommunale Anwendungen im innerstädtischen Einsatz. Deshalb



zeichnen sich LF und CF durch ein attraktives Erscheinungsbild, einfachen Zugang, ausgezeichnete Rundumsicht und optimale Wendigkeit aus. Der Umwelt zuliebe sind sie auch als ultra-saubere EEV-Modelle verfügbar.

Wegen der oftmals sehr komplexen Aufbauten ist eine einfache Montage besonders wichtig. Deshalb ist das Fahrgestell des DAF LF, CF und XF vollkommen flach.

Luft- und andere Behälter befinden sich an der Seite, sodass viel Platz zum Anbringen von Hydraulikanlagen, Halterungen, Kompressoren oder Werkzeugkästen bleibt. Als Antriebsstrang bietet DAF eine große Palette von Getrieben, Motoren und Schwungradantrieben mit Leistungen von bis zu 150 kW. Es sind ebenfalls verschiedene Motordrehzahlregler erhältlich. Das einzigartige „DAF Body Builders Module“ sorgt dafür, dass viele elektronische Funktionen der Konstruktion vom Fahrerhaus aus gesteuert werden können. Die häufigste Fahrzeuggattung im kommunalen Bereich ist das Müllsammelfahrzeug. Je nach Verwendung eines Seiten- oder Heckladers wird hierfür ein 4x2- oder 6x2-Fahrgestell mit (gelenkter) Nachlaufachse oder ein 6x2-Fahrgestell mit gelenkter 7,5-Tonnen-Vorlaufachse verwendet. Letztere Konfiguration ist besonders geeignet für die Verwendung als üllabfuhrfahrzeug mit Hecklader, da die Antriebsachse nicht überladen wird und optimaler Bedienkomfort gegeben ist.



FT CF75 (4x2)



FT CF75 (4x2)



FA CF85 (4x2)



FA CF85 (4x2)



FA CF85 (4x2)



FA CF85 (4x2)



FAN CF85 (6x2)



FAN CF85 (6x2)



FAR CF85 (6x2)



FAR CF85 (6x2)



FAS CF85 (6x2)



FAT CF85 (6x4)



Flexibilität für die Landwirtschaft

Bedienkomfort auf Höfen, die Notwendigkeit, Fahrzeuge schnell zu reinigen und zu desinfizieren, kompakte, niedrige Fahrerhäuser zum Vermeiden von Schäden durch Äste - die Landwirtschaft stellt eigene Anforderungen an Lkw. Flexibilität ist ebenfalls ein wichtiges Thema. Daher sind hier Lkw mit Anhängern sehr beliebt. Ein gutes Beispiel ist das Milchsammelfahrzeug: Der Anhänger und der Lkw werden häufig nicht gleichzeitig und am selben Ort befüllt. Ein weiterer Grund für die Wahl eines Lkw mit Anhänger ist die Möglichkeit, den Ertrag pro Kilometer zu optimieren, indem die gesetzlich erlaubte Zuggesamtlänge von 18,75 m ausgenutzt wird. Zur Ertragsoptimierung nutzt DAF ein leichtes Fahrgestell für hohe Nutzlasten, was beispielsweise wichtig beim Tank- und Schüttguttransport ist. Dieses bietet genügend Platz am Fahrgestell, sodass Kompressoren einfach untergebracht werden können. DAF bietet darüber hinaus in der CF-Produktpalette Motorleistungen bis zu 510 PS für Anwendungen, bei denen maximale Nutzlast wichtig ist und keine Kompromisse in Sachen Leistung gemacht werden können. Dies ist einzigartig in der Branche.

Ein 4x2-LF-Fahrgestell mit Kran und offenem Aufbau für die Forstwirtschaft. Ein 6x2-CF-Fahrgestell mit gelenkter Nachlaufachse für maximale Wendigkeit für Milchsammelfahrzeuge. Ein schweres 6x4-XF105-Fahrgestell zum Transport von Holz, wobei häufig im Gelände gefahren werden muss. Eine Vielzahl von Transportanwendungen in der Landwirtschaft erfordert auch eine Vielzahl von Transportlösungen. Diese werden von der DAF-Produktpalette geboten und durch eine professionelle Händlerorganisation unterstützt. Unsere Händler wissen, dass Ausfallzeiten insbesondere bei Spezialanwendungen katastrophale Folgen haben können.



FA CF85 (4x2)

FA CF85 (4x2)

FAG CF85 (6x2)

FAG CF85 (6x2)

FAG CF85 (6x2)

FAN CF85 (6x2)



FAT CF85 (6x4)

FAT CF85 (6x4)

FAT CF85 (6x4)

FAT CF85 (6x4)

FAD CF85 (8x4)

FAD CF85 (8x4)



„DAF, eine Welt innovativer Transportlösungen“



Fernverkehr: optimaler Ertrag pro Kilometer

Wenn das Gewicht der Ladung dies erlaubt, kann mit Lkw/Anhänger-Kombinationen auch der Ertrag pro Kilometer im internationalen Fernverkehr optimiert werden. Wo ein Auflieger ein Ladevolumen von bis zu 100 m³ bietet, kann ein Lkw mit Anhänger bis zu 120 m³ erreichen. Nicht ohne Grund werden z. B. Blumen häufig mit 6x2-Großvolumenkombinationen durch Europa transportiert, und auch bei der Luftfracht wird diese Lkw-Kombinationsart besonders gerne eingesetzt. Lkw mit Anhänger werden ebenfalls häufig beim Containertransport, beim internationalen Kühltransport und beim Transport mit Wechselaufbauten verwendet, z. B. bei den bekannten BDF-Ladesystemen. Die 6x2-Lkw der CF- und XF105-Serie mit Nachlaufachse gewährleisten hohe Nutzlasten. Der Kunde hat die Wahl zwischen einer 7,5-Tonnen-Nachlaufachse mit einzelner Montage und einer 10-Tonnen-Nachlaufachse mit doppelter Montage.

Bei einem Eigengewicht von 7,8 Tonnen ermöglicht dies Gesamttragfähigkeiten von bis zu 19 Tonnen. Wenn das größtmögliche Ladevolumen Priorität hat – z. B. beim Transport von Isoliermaterial oder Haushaltsgeräten – bietet DAF auch niedrige Fahrgestelle mit einer inneren Ladungshöhe von ca. 3 m.

Maximaler Ertrag bedeutet ebenfalls Wartungsintervalle von bis zu 150.000 km für den XF105. Dieser bietet auch eines der geräumigsten Fahrerhäuser in der Branche und setzt den Maßstab in Bezug auf Arbeits-, Wohn- und Schlafkomfort. Ein DAF ist die beste Wahl für den Fahrer – egal ob LF, CF oder XF105.

DAF bietet Fahrzeuge für jede Art von Transport, angepasst an die individuellen Anforderungen des Transportunternehmers. Jedes DAF-Fahrzeug wird im Hinblick auf maximale Langlebigkeit und Zuverlässigkeit mit geringen Betriebskosten und hohem Fahrkomfort entwickelt.



FAD CF85 (8x4)



FAD CF85 (8x4)



FAD CF85 (8x4)



FAD CF85 (8x4)



FAC CF85 (8x2)



FAC CF85 (8x2)



FT CF85 (4x2)



FA CF85 (4x2)



FT CF85 (4x2)

Effizienz beginnt mit der richtigen technischen Spezifikation

Für jede Transportanwendung werden individuelle Anforderungen an den Lkw gestellt. Deshalb ist jeder DAF einzigartig. Er wird entsprechend den Kundenvorgaben hergestellt und aus einer breiten Palette von Fahrerhäusern, Fahrgestellen, Antriebssträngen, Nebenantrieben und Achskonfigurationen zusammengebaut. Effizienz beginnt mit der richtigen technischen Spezifikation des Fahrzeugs. Daher bietet DAF eine Reihe von fortschrittlichen Informationssystemen, nicht nur für den Händler sondern auch für den Kunden und den Aufbauhersteller.

Der DAF-Händler verfügt über Kenntnisse des Produkts und des Markts. Der DAF-Verkaufsberater hat Zugang zu TSI (Truck Sales Information), einem einzigartigen und umfassenden Informationssystem, in dem er alle Informationen zu technischen Daten, Funktionen, Vorteilen und gesetzlichen Anforderungen abrufen kann.

Der DAF-Verkaufsberater kann auch TOPEC verwenden, eines der innovativsten Systeme der Branche zur Berechnung und Konfiguration des richtigen Fahrzeugs. Hierbei werden alle wichtigen Nutzungsaspekte berücksichtigt: Anwendung, Gewicht und Abmessungen, Wendekreise, Leistung und vollständige Streckensimulationen.



TOPEC nutzt diese als Grundlage zum Bestimmen der idealen Fahrzeugspezifikation und kann so im Vorfeld definieren, wie der Lkw mit einem Auflieger oder Anhänger funktionieren wird. TOPEC enthält überdies eine vollständige Datenbank mit Fahrgestellzeichnungen.

Darüber hinaus hat DAF auf der Website www.daf.com und auf den verschiedenen Länderwebsites einen speziellen Bereich für Aufbauhersteller erstellt. Aufbauhersteller können hier nach Richtlinien mit detaillierten Informationen z. B. über das Befestigen des Aufbaus auf dem Fahrgestell, Fahrerhausabmessungen, Befestigungs-

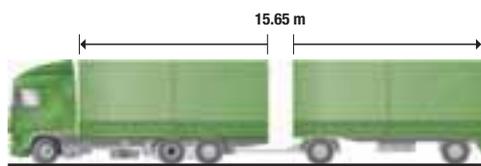
punkte, Nebenantriebe und elektrische Funktionen suchen. Fahrgestellzeichnungen und Merkblätter mit detaillierten Informationen über das CAN-Bussystem und Anschlüsse und die Kommunikation mit dem DAF Telematics-System, z. B. das DAF Body Builder-Modul sind ebenfalls verfügbar.

Alle Systeme tragen zur idealen Kommunikation zwischen dem Kunden, dem Händler und dem Aufbauhersteller bei. Deshalb spielen sie eine wichtige Rolle bei der Bestimmung und Herstellung der besten Transportlösung. Letztendlich beginnt Effizienz hier.

Abmessungen in der EU



12.00 m
Lkw



15.65 m
18.75 m
Anhängerkombination



13.60 m
16.50 m
Zugmaschine/Auflieger



18.00 m
25.25 m
Großvolumen-Kombination

Die angegebenen Abmessungen gelten für den internationalen Transport innerhalb der EU. In mehreren Ländern gelten nationale Vorschriften. Das heißt, zulässige Abmessungen können abweichen.

Ein Lkw muss Tag für Tag auf Achse sein

Wir bei DAF verstehen besser als jeder andere, dass ein Lkw ständig auf Achse sein muss und dass es in der Transportbranche um optimale Effizienz geht. Darum bietet DAF eine Transport-Komplettlösung, um eine maximale Rendite pro Kilometer zu erreichen. Dieses Ziel wird gestützt durch eine professionelle Vertriebs- und Serviceorganisation mit mehr als 1000 unabhängigen Stützpunkten in ganz Europa. Diese bieten angefangen bei Finanzdienstleistungen bis hin zu Reparatur- und Wartungsverträgen optimale Unterstützung. Die DAF-Vertragspartner gewährleisten eine optimale Verfügbarkeit von Ersatzteilen für Lkws und Anhänger und verfügen über das Know-how und die Technologien, die notwendig sind, um die Fahrzeuge in hervorragendem Zustand zu halten. Sollte doch einmal etwas Unvorhergesehenes passieren, genügt ein Anruf beim DAF International Truck Service (ITS), um das Fahrzeug so schnell wie möglich zurück auf die Straße zu bringen. Dies bedeutet optimale Fahrzeugverfügbarkeit – und darum geht es letztlich überall, egal ob im Verteilerverkehr, im Fernverkehr, bei der Straßenreinigung oder bei der Entsorgung.



Paul Maas von Wetrón in Weert (NL):

Kombinierter Verkehr ist oft

Die Mega-Kombis von Wetrón mit 120 m³ bestehen aus einem DAF LKW mit einem Zentralachsanhänger auf dem zwei separate Wechselaufbauten montiert sind.



„Als wir 1995 zum ersten Mal Anhänger auf Züge verladen haben, fragten wir uns häufiger, ob wir auch das Richtige tun“, sagte Paul Maas, Direktor von WETRÓN Transport & Logistics in der niederländischen Stadt Weert. „Doch die Zeit hat uns gezeigt, dass wir damit richtig lagen. Inzwischen, im Jahr 2010, ist der kombinierte Verkehr oft schneller als der Transport über die Straße.“

Die Spedition Weerter Transport Onderneming, kurz WETRÓN genannt, ist ein Familienunternehmen, das im Jahr 1962 gegründet wurde. Von Anfang hat Wetrón die Fracht mit Fahrzeugen von DAF transportiert. „Mein Vater hat mit dieser Tradition begonnen, basierend auf der Idee, dass er als niederländischer Spediteur auch niederländische Fahrzeuge einsetzen wollte. Seitdem verbindet DAF und Wetrón eine langfristige Partnerschaft. Natürlich liefert DAF exzellente Produkte. Man muss aber auch an die Organisation denken, die dahinter steht. Letztendlich geht es um die Personen.“

Während der ersten Jahre wurden alle Transporte über die Straße abgewickelt; wir haben jedoch bereits früh die finanziellen Vorteile des kombinierten Verkehrs erkannt. „Und die Vorteile nehmen immer mehr zu“, erklärt Paul Maas. „Es ist nicht nur die Tatsache, dass ein Gewichtsvorteil besteht, da man in der Zubringer- und Abholphase mit

44 Tonnen anstatt der sonst international zulässigen 40 Tonnen fahren darf. In den letzten Jahren fallen auch die steigenden Kosten für Löhne, Mautgebühren und Kraftstoff mehr ins Gewicht. Nicht zu vergessen, der digitale Fahrtschreiber. Im Ergebnis gelangt eine Fracht, die wir in Bettemburg, Luxemburg auf einen Zug nach Perpignan in Südfrankreich verladen, schneller an den Zielort als über die französischen Autobahnen. Dies gilt in zunehmendem Maße auch für Italien. Man braucht dazu allerdings entsprechende Ausrüstung und eine gute Logistik.“

Zahlreiche Innovationen

Wetrón selbst fährt täglich in den Benelux-Ländern, Deutschland, Italien, Österreich, der Schweiz, Frankreich und Spanien. Die Spedition fährt zwar auch mit Zugmaschinen und Anhängern, ist aber hauptsächlich auf Volumentransporte mit bis zu 120 m³ spe-

zialisiert. Für diese Art von Transporten setzt Wetrón DAF LKW mit Zentralachsanhängern ein, die mit speziell angepassten Wechselaufbauten in Leichtbauweise versehen sind. Daraus ergibt sich eine Kombination aus optimaler Ladefläche und maximaler Ladekapazität. „Wir fahren schon lange mit großen Volumina. Als wir zum ersten Mal den Zug benutzten, gab es bereits Megatrailer, doch diese konnten noch nicht im Bahnverkehr eingesetzt werden. Inzwischen ist dies durch die Verwendung von separaten Wechselaufbauten möglich, die speziell für kombinierten Verkehr konstruiert wurden. Wir stecken eine Menge Energie in die Anpassung und Verbesserung dieser Ausrüstung. So verwenden wir zum Beispiel durch senkrechte Aluminiumprofile versteifte Seitenplanen. Diese Profile ersetzen die traditionellen Holzplatten zwischen den Streben, weil die Holzplatten viel zu leicht verloren gehen. Gegenwärtig entwickeln wir ein Hubdach, das um 25 cm nach oben gefahren werden kann, damit wir Ladungen im Inneren bis zu drei Meter hoch stapeln können. Die meisten dieser Modifikationen nehmen wir in unserer Werkstatt vor, häufig in Zusammenarbeit mit dem Kunden. Dies ist der einzige Weg, auf dem im Transportwesen eine optimale Leistung erzielt werden kann. Es ist eine wohlbekannte Tatsache: Je

schneller als die Straße



Paul Maas: „Niedrige DAF-Lkw mit Zentralachsanhängern. Hier ist ein optimaler Ladungsbereich mit maximaler Tragfähigkeit kombiniert.“



leichter das Fahrzeug, desto größer die Nutzlast. Natürlich machen sich unsere Fahrzeuge von DAF auch in diesem Punkt sehr gut.“

Der kleine Unterschied

Wetron transportiert große Frachtmengen von Bahnhöfen in Genk, Rotterdam, Köln und Bettemburg. „In der nahen Zukunft werden wir außerdem eine Linie von Venlo in den Niederlanden in die Schweiz und nach Italien einrichten. Außerdem sind wir dabei, eine Abteilung für Containertransfers auf das Schiff zwischen Weert und Antwerpen einzurichten. Dadurch entsteht eine Transportkombination aus Schiff, Bahn und LKW, d. h. kombinierter Verkehr. Eine Menge Fracht kommt aus Übersee oder wird aus unserem Lagerhaus per Schiff über größere Entfernungen transportiert.“ Paul Maas hat erkannt, wie wichtig es ist, sich im Transportwesen von den anderen zu unterscheiden. „Man muss etwas anbieten können, was kaum jemand anderes hat oder tun kann. Eine Art dies zu erreichen ist durch Lagerung und kombinierten Verkehr. Durch Spezialisierung allein kann man den Erfolg jedoch nicht garantieren. Das Vertrauen der Kunden gewinnt man nur, wenn man dessen Waren auch auf traditionelle Weise umschlagen kann. Wechselaufbauten oder Züge sind großartig, aber sie sind nicht immer das Mittel der Wahl und dann muss man flexibel sein.“

Mehrsprachig

Einen Aufbau in den Niederlanden auf den Zug zu stellen ist die eine Sache. Am anderen Ende der Strecke muss jedoch ein Fahrer bereitstehen, um die letzte Strecke zum Kunden zu bewältigen. „Dazu setzen wir normalerweise Fahrer ein, die im Zielland stationiert sind“, sagte Paul Maas dazu. „Der Vorteil von lokalen Fahrern ist, dass sie mit der Kultur und dem Land vertraut sind. Und natürlich, dass sie die Sprache sprechen. Da die gesamte Logistik von Weert aus gesteuert wird, bedeutet dies, dass unsere Planungsmitarbeiter mehrere Sprachen sprechen müssen. Außerdem sind alle unsere Fahrzeuge mit Nachverfolgungs- und Ortungssystemen ausgerüstet, wodurch wir die Sendungen immer im Blick haben.“

Ladungsfaktor

Laut Paul Maas ermöglicht erst eine gute Bündelung der Fracht einen vernünftigen Ladungsfaktor. „Im Durchschnitt transportieren wir ungefähr acht Tonnen pro Kunde und Ladung, und unsere Fahrzeuge werden im Durchschnitt für drei Kunden eingesetzt. Das kommt natürlich auch der Umwelt zugute. Zurzeit entwickeln wir Computermodelle, die es uns zum Beispiel ermöglichen, zu berechnen, wie viel CO₂ wir einsparen. Zwar erhalten wir dafür im Moment kein zusätzliches

Geld, aber wir können diese Zahlen bei Verhandlungen über die Frachtpreise als Argumente für eine zusätzliche Wertschöpfung einbringen. Wir dürfen uns gegenüber unserer sozialen Verantwortung nicht verschließen. Darum entsprechen auch gegenwärtig 90 unserer 120 DAF LKW bereits der Euro-5 -Norm und elf von ihnen sind sogar EEV-Modelle. Leider wird dies bei der deutschen Autobahn-Maut noch nicht berücksichtigt, da die niederländische Behörde für Straßentransport (RDW) diese Modelle noch nicht als eine separate Klasse in die Fahrzeugzulassung einträgt. An diesem Punkt arbeiten wir noch.“

Die Wechselaufbauten werden separat auf den Zug geladen. Beim Be- und Entladen wird mit äußerster Sorgfalt vorgegangen, um Beschädigungen zu vermeiden.



Herzlichen Glückwunsch!

PACCAR Inc



104 Jahre fantastischer Errungenschaften 71 gewinnbringende Jahre in Folge



PACCAR Financial Services



DAF Trucks -
Marktanteile in Rekordhöhe



Führende Position im Bereich
der Informationstechnologie



Neuer PACCAR MX-Motor



Fahrzeuge mit Diesel-
Hybridmotor



13 Ersatzteil-Logistikzentren

Die Ergebnisse des Jahres 2009

Eigenkapital in Rekordhöhe von 5,1 Mrd. USD
112 Mio. USD Gewinn, 8,1 Mrd. USD Umsatz
1,4 Mrd. USD operativer Cash Flow
61.000 weltweit ausgelieferte Fahrzeuge
PACCAR Financial Services: Gesamtvermögenswert in Höhe von 8,4 Mrd. USD
PACCAR Parts: 1,9 Mrd. Umsatz, 10,9 Mio. ausgelieferte Ersatzteilbestellungen
Richtungsweisend in Bezug auf Umweltfreundlichkeit: Hybridfahrzeuge,
Fahrzeuge mit alternativen Kraftstoffen, ISO 14001
Unübertroffene Kundenzufriedenheit – J.D. Power and Associates
Der DAF CF85 wurde zum UK Fleet Truck of the Year 2009 gewählt
Starkes AA-Rating von Standard & Poor über die letzten 20 Jahre hinweg

Ein riesiges Dankeschön an alle Mitarbeiter, Vertragspartner, Kunden und Lieferanten!

PACCAR ist international führend in den Bereichen Technologie, Kapitalgüter und finanzielle Dienstleistungen
und entwickelt seit 1905 innovative Transportlösungen.

www.paccar.com

DAF Trucks in Deutschland

Die „bauma 2010“ – ein voller Erfolg für DAF Trucks

DAF Trucks feierte vom 19. bis 25. April einen rundum gelungenen Messeauftritt auf der „bauma 2010“. Der niederländische Nutzfahrzeughersteller präsentierte auf dieser weltweiten Leitmesse des Baugewerbes ein umfangreiches Fahrzeugprogramm für Bau- und Sondereinsätze, das auf reges Interesse bei den Besuchern stieß. Ausgestellt waren in München ein FA CF85.410 (4x2) mit Meiller-Absetzkipper AK 12 MT, ein FAG CF85.410 (6x2) mit Gergen-Absetzkipper TAK Adonis², ein FAD CF85.410 (8x4) mit Meiller-Dreiseitenkipper D421 sowie ein FAN XF105.460 (6x2) mit Meiller-Abrollkipper RK 20.70. „Wir konnten zeigen, dass wir nicht nur im Segment der Sattelzugmaschinen stark sind, sondern auch im Fahrgestell-Bereich ein tolles Produkt für die unterschiedlichsten Aufbauten und für jeden erdenklichen Einsatz liefern können“, zog Jan van Keulen, Geschäftsführer der DAF Trucks Deutschland GmbH, zufrieden Bilanz.



Nutzlastriese im Bausegment

DAF Trucks hat einen echten Nutzlastriesen für den Baustofftransport auf die Räder gestellt. Der kürzlich an die Segeberger Transporte KG (SE Trans) ausgelieferte CF75.360 ermöglicht in Kombination mit einem lediglich 4,7 Tonnen schweren Zweiachs-Kippauflieger „SKA 20 Kompakt“ von Langendorf fast 27 Tonnen Nutzlast. Um das Leergewicht trotz komfortabel ausgestattetem Fahrerhaus unter 6,5 Tonnen zu drücken, tauschte DAF beispielsweise den herkömmlichen 430-Liter-Tank gegen einen Kombitank mit 300 plus 100 Liter Fassungsvermögen. Dadurch ist kein separater Öltank für die Kipphydraulik nötig. Zudem wurde bei dem 38-Tonner das Reserverad und dessen



Halterung eingespart. Der nutzlastoptimierte Kippauflieger von Langendorf verfügt über eine doppelwandige Aluminium-Kastenmulde, die 6,50 Meter Ladelänge offeriert und beim Kompaktsattel rund einen Meter kürzer als vergleichbare Standardmulden ist.



Umweltfreundlichkeit ist Trumpf bei VION

Vor kurzem hat der international tätige Nahrungsmittelkonzern VION den ersten DAF CF75 mit Viehtransportaufbau und besonders umweltfreundlichem EEV-Motor in Dienst gestellt. Der moderne Gliederzug, der für das zur VION-Gruppe gehörende Unternehmen Südfleisch im Raum Bamberg Rinder und Schweine transportiert, bildet den Auftakt einer Tranche von insgesamt 15 Lkw aus dem Hause DAF. Zur hochwertigen Ausstattung des CF75 gehören unter anderem das luftgefederte Fernverkehrsfahrerhaus Sleeper Cab, ein luftgefederter Fahrersitz mit Armlehnen, das automatisierte AS-Tronic-Getriebe, ZF-Retarder, Klimaanlage, Kühlschrank sowie eine Rückfahrkamera. Für den Vortrieb des sparsamen Viehtransporters sorgt ein 360 PS starker 9,2-Liter-Motor PACCAR PR, der die EEV-Norm durch die SCR-Technologie in Kombination mit einem Rußpartikelfilter erfüllt.



260^{ster} DAF für DTS im Münsterland

Theodor Große Rövekamp setzt als Unternehmer seit 33 Jahren DAF-Fahrzeuge ein. Damit gehört er zu Deutschlands ältesten DAF-Kunden. Andreas Berndmeyer, Geschäftsführer des betreuenden DAF-Händlers BTS aus Hamm, übergab den 260. DAF offiziell an den Spezialisten für Flüssigtransporte und machte dem Jubilar anlässlich seines 60. Geburtstags damit eine besondere Freude. Theodor Große Rövekamp gründete die Drensteinfurter Transport- und Speditionen GmbH & Co. KG (DTS) im Jahr 1977 zusammen mit seinem Bruder Werner, der vor zehn Jahren verstarb. Die neueste XF105-Sattelzugmaschine gehört ab sofort zu einem reinrassigen DAF-Fuhrpark mit 45 Sattelzugmaschinen und 90 Tankaufliegern bzw. Tankcontainern. Die Münsterländer Spedition fährt zum großen Teil Chemikalien für BASF.

Theodor Große Rövekamp (links), Geschäftsführer DTS und Andreas Berndmeyer, Geschäftsführer BTS.

Sicherheit geht vor

Mit einer langen Liste lieferbarer Assistenzsysteme nimmt DAF Trucks beim Thema Sicherheit eine führende Position ein. Die Praxistauglichkeit der verschiedenen Systeme nahm das Fachmagazin „Fernfahrer“ in einer Fahrerbefragung unter die Lupe.

In den vergangenen Jahren hat DAF eine beeindruckende Zahl von Systemen eingeführt, die Komfort und Sicherheit verbessern. Nach der Elektronischen Bremsanlage (EBS) und der Anti-Schlupf-Regelung (ASR) bedeutete insbesondere das Elektronische Stabilitätsprogramm (VSC), mit dem das Ausbrechen eines Lastzugs weitgehend verhindert werden kann, einen Meilenstein. Doch die Liste der aktiven und passiven Sicherheitssysteme ist noch wesentlich länger: Den Fahrer schützen im Fall der Fälle Airbag und Gurtstraffer, Xenon-Scheinwerfer leuchten nächtliche Straßen optimal aus, Front- und Seitenkameras nehmen dem Toten Winkel den Schrecken und eine Rückrollsperrung macht das Anfahren am Berg zur leichten Übung. Das Spurwechselwarnsystem (LDWS) warnt vor einem Abdriften von der Fahrbahn, beispielsweise beim gefürchteten Sekundenschlaf. Radartechnologie kommt beim Adaptiven Tempomat (ACC) ins Spiel, den DAF zusätzlich mit einem Auffahrwarnsystem (FCW) kombiniert. Der Fahrer kann in mehreren Stufen bis 70 Meter den Wunschabstand zum Vordermann einstellen, der vom System automatisch gehalten wird. Bremsst der

Vordermann ab, reguliert das ACC den Abstand je nach Grad der Verzögerung durch Gas wegnehmen, Einsatz von Motorbremse oder Retarder und schließlich durch Anlegen der Betriebsbremsen. Auch in anderer Hinsicht sind die Fahrer auf der sicheren Seite: Eine Achslastüberwachung (ALM) schlägt bei unzulässigen Gewichten Alarm, und die Nachtverriegelung DAF Night Lock, ein massives und einfach zu handhabendes Schubriegelschloss, schützt im Schlaf vor ungebetenen Besuchern.

Zusammengefasst finden sich alle Systeme im Sondermodell XF105 „Safety Demo“ wieder. Unter dem Motto „Fahrer testen“ bat das Fachmagazin „Fernfahrer“ damit zur Probefahrt unter alltäglichen Bedingungen: Ausgeladen auf 40 Tonnen durch den Stadtverkehr, über enge und kurvige Landstraßen sowie auf der Autobahn. Ein absolutes Muss für die meisten Tester: Der leistungsstarke Retarder in Verbindung mit dem bequemen Brems-tempomat. „Ein Retarder ist auf jeden Fall sinnvoll und auch für die Bremsen am besten“, wird zum Beispiel TGX-Fahrer Thorsten Präcklein im Test (Heft 6/2010) zitiert. Hoch in der Gunst steht



auch der Abstandsregeltempomat. „Ein schönes System, gerade in Deutschland mit den vielen Überholverböten“, meint etwa Actros-Fahrer Josef Wichert. Mehrfach auf dem Wunschzettel stehen auch die Seitenkamera und die Xenon-Scheinwerfer, ebenso die Nachtverriegelung: „Das ist gut, so was ähnliches haben sich bei uns einige schon selbst eingebaut“, erzählt TGA-Fahrerin Sieglinde Ferchhof. Aus gutem Grund: Schließlich ist ein ausgeruhter Fahrer am Lenkrad der wichtigste Sicherheitsaspekt schlechthin. Oder, wie es Joachim Merten, mit einem XF95.480 unterwegs, im „Fernfahrer“ auf den Punkt bringt: „Der DAF ist das beste Auto, das ich kenne. Hier wachst du auf und bist erholt. Die Innenausstattung ist auch nach 750.000 Kilometern noch tipp-top.“



Gelebte Kundennähe

Die Nähe zum Kunden und zur Transport-Praxis bildet die wesentliche Grundlage für die Güte der Dienstleistungen von DAF und die hohe Servicequalität der Partnerbetriebe. Was DAF dafür tut, um seine Kunden zufrieden zu stellen, zeigt sich am Beispiel des EBB-Truck Centers in Heilbronn.

Das Thema „Kundenzufriedenheit“ genießt einen besonders hohen Stellenwert in der DAF-Firmenphilosophie und zählt seit jeher zu den wichtigsten Unternehmenszielen. Um den Ansprüchen von Unternehmen und Fahrern gerecht zu werden, steht DAF in ständigem Kontakt zu den Menschen, die unsere Produkte und Dienstleistungen Tag für Tag nutzen.

Wie Kundennähe bei DAF Trucks Vertragshändlern in der Praxis aussieht, beweist das in Heilbronn ansässige EBB Truck-Center Tag für Tag auf musterwürdige Art und Weise. „Kundenzufriedenheit fängt bereits beim Verkauf eines Fahrzeugs an. Wie berate ich den Kunden? Ist das Gespräch für ihn qualitativ hochwertig? Nehme ich mir Zeit für den Kunden? Binde ich ihn mit ein?“, erklärt Gesellschafter Reinhard Bayer, der zusammen mit Armin Blum die Geschicke in Heilbronn lenkt, und fügt hinzu: „Der Kunde soll von Beginn an das Gefühl haben, dass sowohl die Chemie mit unseren Verkäufern als auch die Qualität der Fahrzeuge stimmt und er bei unserem Betrieb einfach gut aufgehoben ist. Das zieht sich vom Verkauf über die Bestellung, die Auslieferung bis hin zur Betreuung im Reparatur- und Wartungsbereich.“

Eines der Erfolgsgeheimnisse ist sicherlich die Kooperation mit dem in Baden-Baden beheimateten Schwesterunternehmen, der Kraftfahrzeuge Eichelberger GmbH, die ebenfalls DAF Vertragshändler ist und sich bestens auf das Thema Fahrzeugbau versteht. Mit deren Gesellschaftern Helmut Dreher, Claus Karsch und Gebhard Single stehen die beiden Heilbronner in sehr engem, regelmäßigem Kontakt. „Dadurch, dass wir quasi ein gemeinsamer Betrieb sind, ergeben sich zum Vorteil der Kunden jede Menge Synergien. Wir können ihnen ein Komplettpaket aus einer Hand bieten – vom Fahrzeug über den Service bis hin zum Aufbau“, betont Armin Blum.

Beide Heilbronner Geschäftsführer legen besonderen Wert darauf, immer wieder selbst bei den Kunden vor Ort und somit stets über deren Bedürfnisse informiert zu sein. Flache, effiziente Strukturen sind Trumpf beim gut 30 Mitarbeiter zählenden EBB Truck-Center. Bei Service und Vertrieb greift ein Rädchen ins andere. Die Kompetenzen sind klar verteilt, die Mitarbeiter durch Teilnahmen an DAF-Veranstaltungen und betriebsinternen Maßnahmen bestens geschult. Regelmäßig sitzt das gesamte Team beisammen und tauscht sich über die neuesten Entwicklungen oder etwaige Probleme und deren Lösungen aus. Das stringente Qualitätsmanagementsystem, dem sich die nach DIN EN ISO 9001:2000 und ISO 9001 zertifizierten Heilbronner freiwillig unterziehen, tut sein Übriges im Hinblick auf die permanente Verbesserung der Servicequalität und Kompetenz.

In Heilbronn wie in Baden-Baden sind die Verantwortlichen stets auf der Suche nach Verbesserungsmöglichkeiten zur Steigerung der Effizienz. Stillstand empfinden die Geschäftsführer genauso als Kardinalfehler wie das Abweisen eines Kunden. „Schicke niemals jemanden unverrichteter Dinge vom Hof, denn derjenige kommt bestimmt nie wieder“, nennen Reinhard Bayer und Armin Blum unisono ihr Credo.

Die beiden Gesellschafter Reinhard Bayer (links) und Armin Blum lenken erfolgreich die Geschicke des EBB Truck-Centers.



Ein freundlicher Kundenempfang im Servicebereich ist bei den Heilbronnern eine absolute Selbstverständlichkeit.



Über eine mangelnde Werkstattauslastung können die Verantwortlichen beileibe nicht klagen.

Das Firmengelände des EBB Truck-Centers in der Buchener Straße 5.



Ein Bauarbeiter aus echtem Schrot und Korn

Seit einigen Jahren engagiert sich DAF verstärkt in der Baubranche. Der Zweiachser FA CF85 zeigt, dass die Niederländer auch von diesem Geschäft eine Menge verstehen auch im Bereich der Fahrgestelle unvermindert auf dem Vormarsch sind.

Es besteht kein Zweifel – der DAF CF85.410 (4x2) ist ein echter „Bauarbeiter“. Merkmale wie die hohe Bauweise mit viel Bodenfreiheit, die Stahlstoßstange, die Lexan-Scheinwerfergläser aus Kunststoff, die neue Trittstufe über dem Radlauf sowie das höher bauende Fahrgestell mit Parabelfedern an Vorder- und Hinterachse verleihen ihm eine für diese Branche charakteristische Optik. Nicht zuletzt anhand dieser „Zutaten“ wird deutlich, dass DAF auch eine Menge vom Baugeschäft versteht und das Fahrzeug sowohl veritable Offroad- als auch Onroad-Qualitäten in sich vereint. Zudem erledigt der Zweiachser viele Aufgaben mit geringeren Kosten als ein teurerer 4x4 und steht in Sachen Traktion einem 6x4 kaum nach.

Der CF85 erweist sich als vielseitiger Helfer, indem er Baumaterial transportiert oder Arbeits- und kleine Baumaschinen an Bord nimmt, die er mit seinem Kran auch selbst laden oder abladen kann. Und er zieht mit seinen 408 PS einen Tieflader samt mittelgroßen Baumaschinen ohne Probleme von einem Einsatzort zum anderen. Es geht natürlich auch beides zugleich: Baumaterial (auch als Ballast) auf der Meiller-Kippbrücke und ein Tief-

lader an der Hängerkupplung. Dabei sind auch höhere Zuggewichte als 40 Tonnen möglich. Der Antriebstrang ist dafür ausgelegt, die laut Gesetzgebung für 4x2-Fahrzeuge erlaubten bis zu 46 Tonnen problemlos zu bewältigen.

Dank motorfester Schaltung (Einfach-H) und Druckluftunterstützung schaltet sich das 16-Gang-Getriebe von ZF (16 S 2220) leicht, exakt und mit kurzen Wegen. Eine geschwindigkeitsabhängige Gassensperre verhindert darüber hinaus Fehlschaltungen. Als Alternative steht ein automatisiertes Zwölfgang-Getriebe (AS-Tronic) von ZF zur Wahl. Die Spreizung beträgt in beiden Fällen rund 16. Die beiden Rückwärtsgänge arbeiten ebenfalls mit großen Übersetzungen. Sanftes Anfahren bei schwierigen Bedingungen und Rangieren mit kleinsten Geschwindigkeiten ist somit möglich.

Mit gesperrter Antriebsachse und Traktionsbereifung meistert der Zweiachser bemerkenswerte Anstiege auf losem Untergrund – auch bei Leerfahrt, da Kran und Aufbau für stattliche 4,6 Tonnen Achslast sorgen. Die Federung schluckt selbst deftige Unebenheiten, und die



Innengeräusche erreichen als Obergrenze maximal 70 dB(A). Satt und sicher rollt der DAF leer wie beladen auf der Straße und lenkt sich obendrein äußerst präzise. Am Arbeitsplatz finden sich übersichtliche Rundinstrumente, bequeme Sitze sowie logische und sinnvoll angeordnete Bedienelemente. Nützliche Features wie die Kontrollleuchten für die Splitgruppe des Getriebes oder die gesicherten Schalter für Nebenantrieb und Differenzialsperre sind bei herkömmlichen Baufahrzeugen keineswegs Standard. Die Kabine bietet ferner zahlreiche Ablagen in Reichweite des Fahrers, und schließlich ist auch für typische Utensilien eines Kipperfahrers wie Helm und Regenjacke genügend Platz vorhanden.

Der gute Gesamteindruck spiegelt sich auch im Urteil der Fachpresse wider. So heißt es etwa in der Zeitschrift „Güterverkehr“, Ausgabe März/April 2010: „Der sicherlich große Motor hat den 18-Tonner trotz hoher Übersetzung souverän durch lange Steilstücke mit engen Kehren bewegt. (...) Dabei gefielen der Fahrkomfort und die stabile Parabelfederung besonders gut. Für den Baustellenfahrer fallen zusätzlich der niedrige Einstieg, die sicheren Zusatzstufen an Front und linker Seite sowie die gute Bodenfreiheit ins Gewicht.“ In „trans aktuell“ 8/2010 ist zu lesen: „Es muss kein 6x4 oder 8x4 sein, um sich auf der Baustelle zu bewähren. Eine angetriebene, sperrbare Achse, ein hochgesetzter Rahmen, robuste Federn und einige andere Zutaten reichen in vielen Fällen schon aus. Das jedenfalls beweist der CF85 schon bei den ersten Metern auf schwerem Terrain.“





PACCAR meldet Umsatz- und Gewinnsteigerung im ersten Quartal 2010

PACCAR verzeichnete im ersten Quartal 2010 einen Gewinn von 68,3 Millionen \$, verglichen mit 26,3 Millionen \$ im ersten Quartal des letzten Jahres. Der Nettoumsatz aus Verkäufen und Finanzdienstleistungen betrug im ersten Quartal 2,23 Milliarden \$, verglichen mit 1,99 Milliarden im ersten Quartal 2009.

„PACCARs Ergebnisse spiegeln die positiven Auswirkungen gesteigener Lkw-Verkaufszahlen in Nordamerika und eine weltweite Steigerung der Gewinne bei Finanzdienstleistungen und Teileumsatz wider“, so Mark C. Pigott, Chairman und CEO. „Vor dem Hintergrund einer sehr schwierigen globalen Automobilindustrie ist PACCARs ausgezeichnete Performance in Bezug auf Rentabilität, Aktienrendite und Entwicklung neuer Produkte bemerkenswert.“

„PACCARs starke Bilanz und positiver Cashflow haben es dem Unternehmen ermöglicht, laufende Investitionen zur Verbesserung der Betriebseffizienz und Entwicklung innovativer Produkte wie z.B. des PACCAR MX-Dieselmotors aufrechtzuerhalten und viele neue Lkw-Modelle einzuführen. Diese Investitionen tragen zum langfristigen Wachstum des Unternehmens bei,“ merkte Pigott an.



PACCAR MX-Motor für Kenworth und Peterbilt

Ab diesem Sommer stattet PACCAR Lkw von Kenworth und Peterbilt mit PACCAR MX-Motoren aus. Dieser PACCAR MX-Motor wurde entwickelt, um beispiellose Leistung, Zuverlässigkeit und Kraftstoffeffizienz für Kunden von Kenworth und Peterbilt in aller Welt zu bieten. Der Motor stammt von DAF in Eindhoven, wo er entwickelt wurde und zunächst gebaut wird, bis das neue hochmoderne Motorenwerk von PACCAR in Columbus, Mississippi, USA, vollkommen betriebsfähig ist.

Der PACCAR MX-Motor ist in Kenworth- und Peterbilt-Lkw mit Leistungen von 380 bis 485 PS und maximalen Drehmomenten von bis zu 2400 Nm verfügbar.

„Dank seiner 50 Jahre Erfahrung in der Motorentwicklung und seiner Fachkenntnisse in der Motorherstellung hat sich PACCAR zu einem der weltweit führenden Hersteller von Dieselmotoren entwickelt“, sagt Jim Cardillo, President von PACCAR. „Auf der ganzen Welt sind 125.000 PACCAR MX-Motoren in DAF-Lkw zur vollen Zufriedenheit ihrer Kunden im Einsatz. Der PACCAR MX-Motor für die Fahrzeuge von Kenworth und Peterbilt wurde so ausgelegt, dass er die Anforderungen der amerikanischen EPA 2010 (Environmental Protection Agency) Emissionsbestimmungen erfüllt.“



Peterbilt stellt Modell 587 vor

Peterbilt hat sein neues Modell 587 auf der Mid-America Trucking Show vorgestellt. Dieses gibt den neuen Maßstab bezüglich Kraftstoffverbrauch, Technologie und Zuverlässigkeit im Schwerlastsegment vor.

Das Modell 587 kann mit dem neuen PACCAR MX-Motor ausgestattet werden, der die strengen EPA-10-Emissionsvorschriften erfüllt. Darüber hinaus hat der Lkw das SmartWay-Zertifikat der Environmental Protection Agency (EPA) erhalten, durch das die Bemühungen der Ingenieure bei Peterbilt anerkannt werden, einen möglichst geringen Kraftstoffverbrauch und möglichst geringe Umweltbelastungen zu erreichen. „Das neue Modell 587 ermöglicht Kunden Kraftstoffeinsparungen und geringere Emissionen von Treibhausgasen, NO_x, Rußpartikeln und anderen luftverschmutzenden Substanzen“, erklärt Bill Jackson, Generaldirektor von Peterbilt und Vice President von PACCAR.

DAF-Lkw weltweit im Einsatz:

Eine effiziente Lösung für

Für jede Transportaufgabe gibt es eigene spezifische Anforderungen. Deshalb ist jeder DAF-Lkw einzigartig. Die Fahrzeuge werden nach Kundenwünschen mit einer großen Auswahl von Fahrerhäusern, Fahrgestellen, Antriebssträngen und Achskonfigurationen gebaut. Kunden überall auf der Welt verlassen sich auf DAF.



Aeropower ist auf die Wartung von Stromkabeln an Leitungsmasten spezialisiert. Zur Durchführung von kleineren Reparaturen und zum Reinigen der Kabel werden Hubschrauber eingesetzt. Um auch in abgelegenen, isolierten Bereichen effizient arbeiten zu können, wurde ein mobiler zusammenklappbarer Hubschrauberlandeplatz auf Basis dieses doppelt angetriebenen CF85 mit vier Achsen entwickelt. Die Seiten des Aufbaus können ausgeklappt werden, um Platz für den Hubschrauber zu bieten, und darunter ist genügend Platz für Kraftstoff und Wasser. „Bevor wir uns für DAF entschieden haben, haben wir uns beinahe jede andere Marke angeschaut“, sagt Roy Conomos, Direktor von Aeropower. „DAF hat uns mit seinem technologischen Vorsprung beeindruckt.“



Das Unternehmen Thumbs Up aus Nordwestengland liefert ein breites Spektrum von Kunststoff-Garten- und Haushaltsprodukten von seinem Werk in Bury an Supermärkte in Großbritannien und auf dem europäischen Festland. Zu diesem Zweck nutzt das Unternehmen einen 44-Tonnen-Großraum-Lkw DAF XF105.510 6x2 mit Nachlaufachse. Thumbs Up hat sich wegen des Fahrkomforts, der Möglichkeit der Aufnahme von mehr als 1000 Liter Kraftstoff und der ausgezeichneten Beziehung zu seinem Händler für dieses Fahrzeug entschieden.



Dieser polnische DAF CF85.410 8x2 wird als Milchsammelfahrzeug genutzt. Der Lkw kann 20.000 Liter Milch in einem Tank mit vier Kammern transportieren. Jerzy Laguna, der Besitzer, ist begeistert: „Die Betriebskosten sind extrem gering, und dank des geringen Eigengewichts des DAF hat dieser eine sehr hohe Tragfähigkeit. Der Fahrer sagt, es sei der komfortabelste Lkw, den er je gefahren hat. Gute Ergonomie ist äußerst wichtig, wenn man 14 Stunden am Tag arbeitet und hunderte Male ein- und aussteigt. Meine Kunden sind ebenfalls zufrieden. Die mittlenkende Hinterachse macht meinen DAF sehr wendig und auch auf Höfen einfach zu verwenden.“



ROVA-Mix liefert von sieben Standorten aus Beton direkt an Endkunden. Das Unternehmen nutzt seit 1991 DAF-Lkw. 19 seiner 30 Fahrzeuge sind DAFs: Betonmischer basierend auf 6x4- und 8x4-Fahrgestellen. Eines dieser Fahrzeuge hat bereits einen Tachostand von beinahe 3.000.000 Kilometern. Eine Bestellung von fünf weiteren DAFs ist für 2010 geplant. Zuverlässigkeit, Bedienkomfort für den Fahrer und der vom Händler angebotene Service sind Gründe dafür, warum ROVA-Mix sich für DAF-Lkw entschieden hat.

jede Anwendung



Dieser auffällige DAF FAN XF105.460 6x2 Ecocombi von Tholu B.V. wird zum Transport von IBCs (Intermediate Bulk Containers) und Fässern verwendet. Die gelenkte Nachlaufachse bietet maximale Wendigkeit. Die 25,25 Meter lange Kombination kann 84 IBCs oder 480 Fässer transportieren. Im Vergleich dazu kann eine normale Kombination aus Zugmaschine und Auflieger 56 IBCs oder 320 Fässer transportieren. Die Großvolumen-Kombination mit einer Kapazität von 166,5 m³ hat einen zweiachsigen Motorwaggen mit einem dreiachsigen Auflieger.



Die Stadt Bordeaux hat kürzlich drei LF 45.160 EEV-Fahrzeuge in Betrieb genommen. Die Fahrzeuge, die mit Kippern und Kränen ausgestattet sind, werden für städtische Aufgaben genutzt. Da die Fahrzeuge häufig in geschlossenen Ortschaften eingesetzt werden, hat Bordeaux den DAF LF wegen des geringen Schadstoffausstoßes seines EEV-Motors, der Wendigkeit und des Fahrkomforts gewählt. Ein weiterer wichtiger Faktor für den Kauf war das geringe Eigengewicht des Fahrzeugs.



Das Familienunternehmen Braspenning ist auf das Verlegen von Betonestrich spezialisiert. Der abgebildete DAF XF105.460 8x2 liefert Rohstoffe zur Baustelle. Das Besondere an diesem vierachsigen Fahrzeug ist, dass es mit zwei liftbaren Achsen ausgestattet wurde. Dadurch kann der Lkw als 6x2 oder sogar als 4x2 verwendet werden, wenn er nicht voll beladen ist, was positive Auswirkungen auf Wendekreis, Kraftstoffverbrauch und Reifenverschleiß hat. In Belgien beträgt das maximal zulässige Gesamtgewicht 32 Tonnen.



Das israelische Unternehmen Zemach Ltd ist auf die Produktion von Rinder- und Geflügelfutter spezialisiert. Das Unternehmen gehört einem Zusammenschluss von 47 landwirtschaftlichen Genossenschaften im Bet Sche'an-Tal und auf den Golanhöhen. Der Zemach-Fuhrpark besteht hauptsächlich aus Vierachs-fahrzeugen. Eines davon ist der abgebildete DAF CF85. In Israel beträgt das maximal zulässige Gesamtgewicht für diesen Lkw 32 Tonnen. Da das Fahrzeug häufig auf unbefestigten Straßen fahren muss, wurde eine Tandemachse mit Doppelantrieb gewählt.



Der frühere englische Profifußballer Paul Ince hat nach einem Lkw gesucht, mit dem er die Springpferde seiner Tochter Ria zu Wettbewerben transportieren kann. Die Wahl fiel auf diesen schönen DAF FA LF45.160 mit einem maßgeschneiderten Aufbau, in dem drei Pferde untergebracht werden können, und der ebenfalls als Wohnmobil ausgestattet ist. Fahrleistung, Komfort und die einfache Montage von Aufbauten waren entscheidende Faktoren für den Kauf.



In Marokko werden DAFs zum Abbau von Mineralien verwendet, aus denen Phosphor gewonnen wird. Dadurch werden hohe Anforderungen an die Fahrzeuge gestellt – schwieriges Gelände und Staub gehören zur Tagesordnung. Deshalb hat SRT in Marokko kürzlich vier Fahrzeuge der DAF-Baureihe CF 85 in 8x4-Ausführung angeschafft.



H Brown & Son (Recycling) Limited, ein britisches Familienunternehmen, ist auf Metallrecycling und Müllsortierung spezialisiert. Seine jahrelange Erfahrung mit DAF und die ausgezeichnete Beziehung zu seinem Händler haben dazu geführt, dass es diesen beeindruckenden DAF CF85.410 8x4 mit Hakenlift gekauft hat. „Er bietet große Flexibilität, und seine Betriebskosten sind außerordentlich gering“, sagt Brown.



Vor fünf Jahren hat der Lkw-Fuhrpark von Foodinvest, einem Lebensmittel-großhändler, noch aus verschiedenen Marken bestanden. Inzwischen ist das Unternehmen auf eine einzige Marke umgestiegen: DAF. Foodinvest hat mehr als 25 CF75, sowohl 4x2- als auch 6x2-Modelle, um eine höhere Nutzlast zu erreichen. „Unsere Hauptkriterien beim Kauf dieser Lkw waren die Umwelt, Sicherheit und maximale Fahrzeugverfügbarkeit“, sagt Olivier Swolfs, CEO von Foodinvest. „Der CF erfüllt all unsere Anforderungen.“



Zum Entfernen von öligen Substanzen von Straßen verwendet Support Clean B.V. diesen DAF CF85. Straßenbeläge aus „sehr offenem Asphaltbeton“ (SOAB) sind aufgrund ihrer offenen Struktur oft besonders schwierig zu reinigen. Bei der Entwicklung des „SOAB-Reinigers“ entschied man sich bewusst für ein Fahrzeug mit gelenkter Nachlaufachse. „Dies verhindert übermäßige Achslasten und bietet bessere Wendigkeit und einen engen Wendekreis“, sagt Carel de Jong von Support Clean. „Mit diesem Fahrzeug kann ein 4 m breiter Straßenabschnitt gereinigt werden. Wir führen 15.000 Liter Frischwasser mit, das mit einem Druck von 250 bar auf den Straßenbelag gespritzt wird.“



Das Bergungsunternehmen Motor FR hat kürzlich einen DAF FAT CF85.460 6x4 in Betrieb genommen. Das Fahrzeug mit einer 9-Tonnen-Vorderachse und einer 26-Tonnen-Tandemachse mit Doppelantrieb wird zum Bergen von Lkw verwendet. Der DAF ist zu diesem Zweck mit einem Hydraulikkran und einer Schleppbrille ausgestattet. Motor FR hat sieben Bergungsfahrzeuge, darunter auch LFs zum Bergen von Pkw. „Wir haben uns wegen unserer positiven Erfahrung mit dem LF und des vom Händler angebotenen perfekten Services für den DAF CF85 entschieden“, sagt Juan M. Sañudo, Manager von Motor FR.



In Warschau und Mokotów nutzt die kommunale Polizei für Großveranstaltungen und Demonstrationen mobile Polizeistationen basierend auf dem DAF LF45. Diese werden als Kommandozentralen und Ausgangsbasis für die Polizeibeamten verwendet. Sie bieten genügend Platz zum Durchführen von Verhören und Aufnahmen von Aussagen und werden ebenfalls für Informationskampagnen genutzt.



Geringe Wartungskosten, gutes Preis/Leistungs-Verhältnis und eine perfekte Beziehung zum Händler über einen Zeitraum von 30 Jahren sind die wichtigsten Gründe dafür, dass das Schweizer Unternehmen F. Murpf AG nicht weniger als 95 DAFs in seinem Fuhrpark hat. Die F. Murpf AG ist auf Transport, Logistik und Lagerung von Lebensmitteln im nationalen und internationalen Bereich spezialisiert. Die DAF-Modelle LF55.280 sind mit einem Kühlaufbau, einem Kühlaggregat und einer Hebebühne ausgestattet.

Die am häufigsten verkehrende Buslinie in Europa

Der 'Oxford Tube'



Frage: Ist es ein Reisebus, ein Linienbus oder ein Zug? Antwort: Es ist ein extrem luxuriöser Reisebus, der planmäßig zwischen zwei Städten pendelt. Der unter dem Namen "Oxford Tube" (übersetzt in etwa "U-Bahn-Linie nach Oxford") bekannte Linienverkehr verbindet die berühmte Universitätsstadt mit der britischen Hauptstadt London und stellt eine günstige Alternative zum Zug dar.

Im Jahr 1987 wurde das Konzept von der Trägergesellschaft Stagecoach unter dem Namen "Oxford Tube" vorgestellt. Die Oxford-Tube-Linie zog schon bald eine wachsende Anzahl von Kunden an, und so wurde die Flotte bald entsprechend ausgebaut.

Kameraüberwachung

Im letzten Sommer wurde ein weiterer wichtiger Schritt unternommen, als Stage-

coach 9 Millionen Pfund in die Anschaffung von 26 durch DAF-Motoren angetriebene Van Hool Astromega Doppeldecker-Reisebussen investierte. Die Fahrzeuge mit einer Länge von 14,2 Metern bieten Platz für 87 Passagiere und sind vollständig barrierefrei für Rollstuhlfahrer. Die Reisebusse sind mit zwei Treppenaufgängen, Toiletten, Klimaanlage, einstellbaren Sitzen, Sitzgurten und Steckdosen für Laptop-Computer und Mobiltelefone ausgestattet. Und dank des an Bord installierten WLAN-Systems haben die Passagiere Zugang zum Internet und können ihre E-Mails abrufen. Die Überwachung durch Kameras erhöht die Sicherheit für die Passagiere an Bord.

EEV

Die Reisebusse der Linie Oxford Tube verkehren 24 Stunden am Tag, an jedem Tag des Jahres zwischen Oxford und London und halten in Lewknor, Hillingdon,

Shepherds Bush, Notting Hill, Marble Arch und Victoria. Während der Hauptzeiten fahren die Busse alle zehn Minuten, was die Oxford Tube zur am häufigsten verkehrenden Buslinie in Europa macht. Die neuen, umweltfreundlichen Reisebusse sind mit DAF EEV-Motoren (Enhanced Environmentally friendly Vehicles) mit 455 PS ausgerüstet. Selbst ohne Rußfilter erfüllen diese Motoren die besonders strenge EEV-Norm, die im Vergleich zur aktuellen Euro-5-Norm eine Reduzierung der Rußpartikel um weitere 33% auf lediglich 0,02 Gramm pro kW/h vorschreibt. Man hat lange gedacht, dass solche Werte nur mit Gasmotoren möglich wären.

Höchste Umweltfreundlichkeit

"Diese neuen Reisebusse gehören zu den saubersten und umweltfreundlichsten auf Europas Straßen", sagte dazu Martin Sutton, Geschäftsführer von Stagecoach. "Unsere Flotte legt jedes Jahr fast 5,5 Millionen Kilometer zurück, das entspricht drei Mal dem Erdumfang in jeder Woche. Wir können täglich 6000 Passagiere transportieren. Innerhalb von zehn Jahren ist dies der dritte vollständige Austausch der Flotte und ein Beleg dafür, dass wir uns der Verpflichtung stellen, auch weiterhin in die fortschrittlichste europäische Express-Buslinie zu investieren."



Alcoa Dura-Bright® Räder



Großartiges Aussehen
EINFACHE PFLEGE

www.alcoawheels.com

Alcoa Wheel Products Europe
Tel. +32 11 458 460
info.wheels@alcoa.com



Daniel Magyar, Präsident des Verbindungsausschusses der Aufbauten- und Anhängerindustrie (CLCCR):

„LHVs bleiben auf der Tagesordnung“



Daniel Magyar: „Lkw-Hersteller bieten eine unendliche Anzahl unterschiedlicher Fahrgestellspezifikationen, und unsere Branche muss dazu passende Aufbauten von der Serienfertigung bis zu speziellen Einzelanfertigungen entwickeln.“

Hersteller bieten eine unendliche Anzahl unterschiedlicher Fahrgestellspezifikationen, und unsere Branche muss dazu passende Aufbauten von der Serienfertigung bis zu speziellen Einzelanfertigungen entwickeln. Ein einheitlicher Informationsaustausch könnte die Effizienz für beide Branchen deutlich erhöhen. Wir arbeiten intensiv daran, hierfür in etwa zwei Jahren ein einheitliches ISO-Codesystem einsetzen zu können.“

Zukünftige Entwicklungen

Was sind die wichtigsten Trends in der Aufbautenbranche? „Der Wunsch nach einer Optimierung der Tragfähigkeit führt in vielen Transportsegmenten zum Einsatz leichterer Materialien wie Aluminium“, antwortet Magyar. „Außerdem möchten die Kunden ihre Fahrzeuge so schnell wie möglich einsetzen. Darum ist es für uns so wichtig, den nächsten Schritt zur Verbesserung des Informationsaustauschs in der Lkw-Branche zu gehen. Aus konzeptioneller Sicht ist der EcoCombi einer der wichtigsten Trends in unserem Sektor. Was uns angeht, bleibt er auf der Tagesordnung. Die ersten Ergebnisse von Feldversuchen in verschiedenen europäischen Ländern sowie Erfahrungen mit längeren Fahrzeugen z. B. in Schweden sprechen für sich: Beim Einsatz von Lkw-Anhänger-Kombinationen mit einer Länge von 25,25 m beträgt die Menge des eingesparten Kraftstoffs pro transportierter Tonne zwischen 15 und 30 %. Die Versuche haben auch gezeigt, dass wir uns um negative Auswirkungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit nicht zu sorgen brauchen. Im Hinblick auf einen effizienteren Straßentransport mit weniger Staus, geringerem Kraftstoffverbrauch und niedrigeren CO₂-Emissionen sollte die Diskussion bezüglich längerer Kombinationen in Europa in einer objektiveren und weniger ideologischen Weise diskutiert werden. Auch wir werden weiterhin eine Berücksichtigung dieses Themas fordern.“

Daniel Magyar: „Nicht jeder ist sich der Tatsache bewusst, dass man kein Geld mit einem Lkw ohne Aufbauten oder Anhänger verdienen kann.“

„Der CLCCR vertritt die Interessen von über 1000 europäischen Aufbaugeräteherstellern und 50 Herstellern von Aufbauten für Busse und Reisebusse“, sagt Magyar, der in seinem Arbeitsalltag Geschäftsführer von G. Magyar ist, einem führenden Hersteller von Tankbehältern, Anhängern, Aufliegern und Waggons. „Unsere Mitglieder verfügen insgesamt über mehr als 100.000 Mitarbeiter und einen Jahresumsatz von über 20 Milliarden Euro. Ungefähr drei Viertel der in der EU registrierten Anhänger werden von Mitgliedern des Verbindungsausschusses der Aufbauten- und Anhängerindustrie hergestellt. Darauf möchten wir die Aufmerksamkeit lenken – schließlich geht es hier um einen

wichtigen Sektor. Außerdem arbeiten wir an unserem öffentlichen Image: Ein Lkw kann erst Umsatz einfahren, wenn er Aufbauten oder einen Anhänger hat. Ohne Aufbauten können z. B. keine Waren an Geschäfte oder industrielle Kunden geliefert werden.“

Partnerschaft

Selbstverständlich bestehen enge Verbindungen zwischen den Mitgliedern des Verbindungsausschusses der Aufbauten- und Anhängerindustrie und der Lkw-Branche. „Wir können nicht ohne einander bestehen“, fügt Magyar hinzu. „Eines unserer wichtigsten Werkzeuge ist der Austausch von Informationen und Spezifikationen. Lkw-



Der EcoCombi ist einer der wichtigsten Trends in der Aufbauten- und Anhängerindustrie.

Das italienische Unternehmen ECONORD ist in der gesamten Abfall

„Unsere Aktivitäten gehen weit über die gese



ECONORD mit Hauptsitz in der norditalienischen Stadt Varese ist ein bekannter Dienstleister aus der Entsorgungsbranche. Mit 13 Standorten und 900 Mitarbeitern ist das Unternehmen hauptsächlich in den Provinzen Varese, Como, Mailand und Lecco aktiv und stellt seine Dienstleistungen rund 250 Kommunen mit einer Gesamtbevölkerung von 1,2 Millionen Einwohnern zur Verfügung. In den Sommermonaten steigt diese Zahl auf 1,5 Millionen an. ECONORD leistet jedoch weit mehr als nur die Verarbeitung von Hausmüll.

Die Einfachheit, mit der die Aufbauten montiert werden können, spielte ebenfalls eine wichtige Rolle bei der Wahl von DAF. Das vollkommen flache Fahrgestell und der Platz für zusätzliche Komponenten machen die Arbeit für die Aufbautenhersteller deutlich einfacher.



Chiara Milanese: „Müll kann in vielen Fällen die Basis für die Gewinnung von Rohstoffen und Energie darstellen. Wir müssen verhindern, dass Dinge einfach nur zu Müll werden. Unser Credo ist Nachhaltigkeit.“

„Wir sind in der gesamten Abfallbeseitigungskette aktiv“, erklärt Chiara Milanese, Einkaufsleiterin des Unternehmens und Tochter des Besitzers. „Zum Beispiel bauen und verwalten wir Stationen zur getrennten Müllsammlung und Verarbeitungsanlagen für kommunale Abfälle, Sondermüll und gefährliche Abfälle. Darüber hinaus engagieren wir uns in den Bereichen Energierückgewinnung und Landschaftswiederherstellung. Schließlich kann Müll in vielen Fällen die Basis für die Gewinnung von Rohstoffen und Energie darstellen. Wir müssen verhindern, dass Dinge einfach nur zu Müll werden. Unser Credo ist Nachhaltigkeit.“ Dass dies nicht nur leere Worte von ECONORD sind, kann zum Beispiel durch die ehemalige Mülldeponie in Mozzate in Como

demonstriert werden. „Diese Deponie wird heute nicht mehr genutzt“, erklärt Chiara Milanese. „Wir reintegrieren das Gebiet in die Landschaft, indem wir für diese Gegend typische Vegetation anpflanzen. Die Verantwortung, die wir als Unternehmen übernehmen, geht häufig weit über die gesetzlichen Anforderungen hinaus.“

Sickerflüssigkeit

Wenn eine Mülldeponie nicht mehr genutzt wird, wird sie häufig noch jahrzehntelang überwacht. „Am Boden der Mülldeponie sammelt sich Sickerwasser“, erklärt Milanese. „Hierbei handelt es sich um Flüssigkeit aus den feuchten Bestandteilen des Mülls und Schlammstoffen, die nach unten sickern. Damit dieses Sickerwasser

tzlichen Anforderungen hinaus“



nicht ins Grundwasser gelangt, wird es durch ein Rohrleitungssystem abgeleitet und in speziellen Becken und Behältern gesammelt. In unserer Mülldeponie in Gorla Maggiore haben wir eine spezielle Vorbehandlungsanlage für dieses Sickerwasser gebaut. Durch Hinzufügen von Sauerstoff und Bakterien werden die Auswirkungen auf die Umwelt weiter verringert und schlechte Gerüche vermindert. Die Flüssigkeit wird per Lkw zur Endstation transportiert, wo sie biologisch aufbereitet wird.“

Biogas

Ein zusätzlicher Grund für die weitere Überwachung einer Mülldeponie ist die Entstehung von Biogas. „Gas kann auch noch Jahre später in Mülldeponien entstehen“, sagt Chiara Milanese. „Das Gas entsteht durch Gärung von zersetztem Müll und besteht aus 50% Methan und 45% Kohlendioxid. Während der Zersetzung kann jede Tonne urbaner Abfall durchschnittlich 300 m³ Biogas bilden, wovon ca. 66 m³ Methan extrahiert werden können. Dies entspricht etwa 500.000 kcal. Das Auffangen des Methans kann daher außerordentlich nützlich sein. Dadurch werden die Umweltauswirkungen verringert und eine wertvolle Energiequelle erschlossen. Zusammen mit dem Energieunternehmen ENEL S.p.A.

Zum Fuhrpark von ECONORD gehören auch Fahrzeuge mit Tandemachse mit Doppelantrieb. Einige werden zum Transport von schweren Kippcontainern verwendet, aber das Unternehmen nutzt auch Müllwagen mit 8x4 CF-Fahrgestell.

Fotografie: Artissti Dream

haben wir eine Blockheizkraftwerk entwickelt, das Energie an das öffentliche Stromversorgungsnetz abgibt.“

Fuhrpark

Natürlich spielt Logistik in einem Unternehmen wie ECONORD eine wichtige Rolle. Das Unternehmen hat einen großen Lkw-Fuhrpark mit einer beträchtlichen Anzahl von DAFs. Zum Abholen von Hausmüll nutzt der norditalienische Müllverarbeiter 6x2-CF-Fahrzeuge mit gelenkter Nachlaufachse für maximale Wendigkeit. Der Fuhrpark umfasst jedoch auch Fahrzeuge mit Tandemachse mit Doppelantrieb, die zum Beispiel zum Transport von schweren Kippcontainern, häufig im Gelände, verwendet werden.

„Wir haben unseren ersten DAF 2004 gekauft“, sagt Chiara Milanese. „Letztes Jahr hatten wir bereits mehr als 20 in unserem Fuhrpark. Wir sind so zufrieden, dass wir

dieses Jahr weitere 24 DAFs bestellen werden. Acht davon sind LFs, bei den anderen handelt es sich um CFs. Warum wir uns für DAF entschieden haben? Zuerst wegen der Zuverlässigkeit. In all den Jahren haben wir nie Probleme mit den DAFs gehabt, trotz der häufig schwierigen Einsatzbedingungen. Die Leistung ist ausgezeichnet und der Kraftstoffverbrauch ist außerordentlich günstig. Selbstverständlich handelt es sich um Euro-5-Fahrzeuge. Das sind wir unseren Kunden schuldig. Die Fahrer sind vom Komfort und der Fahrleistung der Lkw begeistert. Die Einfachheit, mit der die Aufbauten montiert werden können, spielt ebenfalls eine wichtige Rolle bei unserer Wahl von DAF. Das vollkommen flache Fahrgestell und der Platz für zusätzliche Komponenten machen die Arbeit für unsere Aufbautenhersteller deutlich einfacher. Und nicht zu vergessen, die gute Beziehung zum Händler. Unsere Fahrzeuge sind keinesfalls Standard-Lkw, und unser Händler bietet uns erfolgreich Fahrzeuge an, die genau auf unsere Wünsche und Anforderungen zugeschnitten sind. Maßgeschneiderte Produkte, genau wie wir sie auch unseren Kunden anbieten.“

Der europäische Straßentransport braucht sichere Parkplätze

Ein stehender LKW ist ein



Jeder LKW wird zuerst in einer Schleuse mit doppelten Toren in Empfang genommen und erhält einen Ausweis.

Autohöfe in Europa. „Es gibt außerdem ein gefördertes Pilotprojekt in Valenciennes in Frankreich und einen weiteren privaten Autohof bei Alblasterdam in den Niederlanden“, sagte Barten. „Es ist ein Anfang, aber immer noch nur ein Tropfen auf den heißen Stein, im Vergleich zu den 1200 Autohöfen, die nach Angaben der IRU notwendig wären.“ Dafür gibt es laut Barten zwei Hauptgründe. „8,2 Milliarden Euro an Schäden klingt zunächst nach einem enormen Betrag, der sich jedoch auf 2.000.000 LKWs in Europa verteilt.“ Dadurch erklärt sich die laut Barten „die ziemlich schizophrene Haltung“ der beteiligten Parteien. „Um die Schadenssumme zu verringern, fallen zunächst Kosten an. Und jeder zeigt mit dem Finger auf den anderen. Der Spediteur gibt schnell die Antwort, dass die Versicherung dafür aufzukommen hat. Die Versicherungen tragen eine Menge zur Verbrechensverhütung bei, was natürlich hilfreich ist. Doch ansonsten erhöhen sie nur die Prämien, da die Kriminalitätsrate weiter ansteigt. Der Fahrer wendet sich an seinen Chef, der dafür verantwortlich ist, für ordentliche Arbeitsbedingungen zu sorgen. Das Transportunternehmen denkt sich, dass es bereits genug Steuern bezahlt und sieht die Verantwortung bei der Regierung, die außerdem streng über die Einhaltung der Lenkzeiten wacht. Die Regierung hingegen ist häufig dem lokalen politischen Willen verpflichtet. Der Straßentransport ist aber leider nicht attraktiv genug, um damit Wahlen zu gewinnen.“

Die Schäden durch Straftaten gegen das Transportgewerbe in Europa belaufen sich auf über 8,2 Milliarden Euro pro Jahr. Grund genug, dagegen handfeste Maßnahmen zu ergreifen. Zum Beispiel durch sicherere Autohöfe. Leider wird dies nur langsam umgesetzt.

Ladungsdiebstahl ist nichts Neues und die Anzahl der Vorfälle steigt Jahr für Jahr. Glücklicherweise hat die Sicherheit der Ladungen und der Fahrer in den letzten Jahren international stark an Priorität gewonnen. Es beginnt mit sicheren Plätzen, an denen die Fahrer anhalten und sich ausruhen können. Schließlich werden die meisten Straftaten begangen, während die Fahrzeuge stillstehen: „Ein stehender LKW ist ein gefährdeter LKW“. Daher sollte den Fahrern immer eine Möglichkeit gegeben werden, auf einem ordentlich überwachten Autohof Pause zu machen und zu schlafen. Leider gibt es mehr Quadratmeter an Forschungspapieren und Berichten als an sicheren Plätzen für die Nacht. Dennoch gibt es Hoffnung.

Langsam

Ton Barten ist der Manager von All4Trucks in Calais, einem der drei neu gestalteten



Ton Barten: „Das Transportunternehmen denkt sich, dass es bereits genug Steuern bezahlt und sieht die Verantwortung bei der Regierung, die außerdem streng über die Einhaltung der Lenkzeiten wacht. Die Regierung hingegen ist häufig dem lokalen politischen Willen verpflichtet. Der Straßentransport ist aber leider nicht attraktiv genug, um damit Wahlen zu gewinnen.“

Helden

Barten denkt da anders. „Die Fahrer sind unsere logistischen Helden. Sie transportieren nicht weniger als 72 Prozent aller Güter im europäischen Landtransport. Aber Tatsache ist, dass für sie auf der Strecke keine ordentlichen Toiletten gebaut werden. Die Zeitpläne sind so eng, dass längere Umwege für sie nicht in Frage kommen, um die Nacht an einem sicheren Ort zu verbringen. Deshalb müssen sie für ihre Pausen an der Autobahn bleiben. Und dies führt zu einem weiteren Problem: Der erforderliche Platz für 300 bis 400 parkende LKW. Da diese Parkräume in der Nähe von Autobahnkreuzen, Industriegebieten und Häfen liegen müssen, sind die Grundstücke teuer. Und

gefährdeter LKW!

tatsächlich bauen die lokalen Entscheidungsträger in ganz Europa lieber Bürogebäude als Autohöfe. Jeder ist für sichere Transporte. Aber nicht im eigenen Hinterhof!“

Calais

Die Tatsache, dass dieser All4Trucks Autohof in Calais realisiert werden konnte liegt laut Barten an den ungewöhnlichen lokalen Umständen. „Calais ist das Sprungbrett nach England, und somit donnern um die drei Millionen LKW jedes Jahr durch das Stadtzentrum. Großbritannien zieht eine große Anzahl illegaler Einwanderer an. Außerdem reisen jeden Tag viele Briten nach Calais, um einzukaufen. Dafür war überhaupt keine Infrastruktur vorgesehen. Daraus ergaben sich so viele Unannehmlichkeiten, dass die lokale Regierung letztendlich gezwungen war, Maßnahmen zu ergreifen. Deshalb wollte Calais alle LKWs und den mit ihnen verbundenen Verkehr aus der Stadt verbannen. All4Trucks ist ein Ergebnis dieser Politik.“

Sicherheit

All4Trucks bedeckt eine Fläche von acht Hektar und verfügt über ein Restaurant mit TV und Internet, Toilettenanlagen und einen Waschsalon. „Hier sind alle gut geschützt“, sagte Barten. „Das Gelände ist doppelt eingezäunt, und der innere Zaun wird bei Nacht unter Strom gesetzt. Wir haben Videoüberwachung, eine Direktleitung zur Gendarmerie und außerdem drei Teams mit Hunden. Doch die Haupthürde liegt am Eingangstor. Jeder ankommende LKW muss eine Sicherheitsschleuse passieren. Dort wird auch das Nummernschild aufgezeichnet und der Fahrer erhält einen Ausweis mit einem Strichcode. Dadurch wird nicht nur vermieden, dass Fahrer draußen parken und nur hereinkommen, um die Duschen zu benutzen, sondern es verhindert insbesondere, dass Fremde in das Gelände eindringen und Fahrzeuge entwenden. Und das funktioniert! Zurzeit nutzen jede Woche etwa 2000 LKWs das Gelände und bis jetzt hat es keinerlei Diebstähle gegeben.“

Die Zukunft

Sieht so die Zukunft aus? Fahrer, die von einem „sicheren Hafen“ zum nächsten fahren? Ton Barten ist davon überzeugt, dass dies so sein wird. „Für viele Transportarten stellt das, was wir tun einen Präzedenzfall dafür dar, was anderswo in Europa geschieht. Letzten Endes wird sich eine ganze



Drei Überwachungsteams mit Hunden bewachen das Gelände

Kette solcher Autohöfe quer durch ganz Europa etablieren. Doch dies wird sich nur langsam entwickeln. Zum Teil, weil es Grundlegendiskussionen über die Zertifizierungen für sichere Autohöfe gibt. Und natürlich existierten beträchtliche Unterschiede zwischen der Sichtweise im Transportwesen und den Lösungen, die sich die offiziellen Arbeitsgruppen ausdenken. Wie z. B. der Plan aus Brüssel, dass sich jeder LKW-Fahrer vor Antritt der Fahrt über das Internet registrieren soll, wenn er an einem bestimmten Autohof Rast machen will. Was soll man dazu sagen?“

DAF Night Lock

DAF ist der erste Lkw-Hersteller, der eine Nachtverriegelung für die Fahrerhaustüren anbietet, um die Fahrer vor Einbruch und Raub zu schützen. Sie kann schnell und einfach in jedem DAF XF105 nachgerüstet werden. Die Verriegelung ist an der Seitenwand der Kabine montiert. Ein gehärteter Stahlstift wird in die Armlehne der Tür eingeschoben. Die dafür erforderlichen Verstärkungen sind werkseitig montiert. Wenn DAF Night Lock verriegelt ist, kann die Tür des LKWs nicht einmal mit einer Brechstange geöffnet werden.



Richter Triga in Deutschland:

Treue Verbindung

Die Lkw und Baumaschinen von Richter Triga kommen in ganz Sachsen zum Einsatz. Die DAF-Lkw legen jeden Tag eine Strecke von 200 bis 400 Kilometer zurück.



Im Abrissgeschäft des Bauunternehmens Richter Triga sind robuste Schwer-Lkw gefragt. Sie müssen viel aushalten und wirtschaftlich eine gute Figur machen. Deshalb kommen seit fast 20 Jahren immer wieder Lkw von DAF auf den sächsischen Betriebshof.

Die Treue zur Marke DAF kommt nicht von ungefähr. In fast 20 Jahren haben die Produkte sowie der nahegelegene DAF-Servicepartner beim Transport- und Entsorgungsunternehmen Richter Triga GmbH im sächsischen Zwönitz immer wieder starken Eindruck hinterlassen. „Für mich gibt es keinen Grund, sich nach anderen Anbietern umzusehen“, versicherte Steffen Richter, Geschäftsführer des Entsorgungsunternehmens und fügte hinzu: „Die neuen Lkw-Modelle sind top. Und genauso über-

zeugt meine DAF-Vertragswerkstatt Fahrzeug-Center GmbH Stollberg.“

Wiedervereinigung

Ihr Geschäftsführer Bernd Lindner verkaufte ihm 1991 den ersten Lkw und besiegelte damit die langjährige Geschäftsbeziehung. Mit dem damaligen DAF 2700 mit Absetzkipper-Aufbau startete Richter nach der Wiedervereinigung Deutschlands seine Selbständigkeit. Frisch ins Geschäft eingestiegen, bot der gelernte Bergmann

Transport- und Entsorgungsleistungen für verschiedene ortsansässigen Firmen an. Der Zweiachser musste Schrott, Altpapier, Haus- und Gewerbemüll sowie Bau- und Abbruchabfälle von nahegelegenen Bau-firmen, Elektro- und Galvanik-Betrieben sowie einem Feinpappenwerk abholen und entsorgen. Mit dem von der Politik angekurbelten Aufbau Ost setzte Mitte der 90er Jahren ein regelrechter Bauboom ein. Werksanlagen, Bürogebäude, Einfamilienhäuser, Straßen – alles musste saniert oder ganz neu aufgebaut werden. Dafür brauchte die Bauindustrie Unmengen an Kies, Sand, Splitt, Schotter und Steinen. Wollte Richter beim Transport von Schüttgütern mitmischen, musste ein größeres Fahrzeug her. Seine Wahl fiel auf einen DAF95. Dem Vierachser folgten schnell weitere DAF-Kipper. „In den besten Zeiten rollten 15 Vierachser nahezu rund um die Uhr für mein Unternehmen“, schwärmte Richter. Drei bis fünf Fahrzeuge pro Jahr habe der 47-Jährige in diesen Zeiten angeschafft. Mit der Jahrtausendwende ließen die Bau-

Um seine gesamte Bautechnik selbst zum Einsatzort befördern zu können, besitzt einer der DAF-Dreiachser am Heck eine Schwerlasttraverse mit Anhängenzugvorrichtung, um den vierachsigen Tieflader mit schwerem Baugerät schleppen zu können.





Die gesamte Koordination von Mann und Maschine übernimmt Geschäftsführer Richter zusammen mit seiner Frau Steffi Viertel selbst.



aktivitäten auf breiter Front nach. Richter suchte sich rechtzeitig eine Nische und spezialisierte sich auf Abbrucharbeiten. Erdaushub, Bauschutt, Betonbruch, Baustellenabfälle, Abbruchholz oder Sperrmüll gehörten fortan zu seiner Fracht. Parallel passte er seine Flotte den Marktverhältnissen an. Qualität statt Quantität hieß die Devise, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Heute zählt der Fuhrpark insgesamt noch sieben Lkw. Alle stammen von DAF. Darunter fünf Entsorgungsfahrzeuge mit -Hakenabrollgerät oder Absetzkipper in Zwei-, Drei- und Vierachs-Ausführung. Sie basieren auf der DAF CF-Baureihe. Hinzu kommen noch ein Vierachskipper vom Typ DAF CF85 8x4 sowie eine DAF XF105-Sattelzugmaschine.

Der DAF Vierachser machte sich erst kürzlich bei der Altlastensanierung eines Industriebetriebes unentbehrlich. Nach Abbruch einer alten Industriehalle holte der kompakte Abroller aus einer sechs Meter tiefen Baugrube schweröbelasteten Boden heraus. Die mit belastetem Erdreich beladenen, bis zu 20 Tonnen schweren Container galt es dann, über eine 45 Grad steile Rampe an die Oberfläche zu zirkeln. Die Richterschen Dreiachs-Kipper würden hier schnell an ihre Grenze geraten. Ihre Aufgabe bestand darin, die bereitgestellten Abrollcontainer mit Erdaushub auf Anhänger und Motorwagen

aufzunehmen und dann mit 40 Tonnen Gesamtzuggewicht zur Sonderdeponie abzutransportieren. Zur fachmännischen Entsorgung überwachungspflichtiger Abfälle brauche Richter moderne Fahrzeugtechnik mit hochwertiger Ausstattung. „Als einer der wenigen Entsorgungsunternehmen darf ich mit meinem Equipment fast alle Abfallarten transportieren. Das fängt bei öl- und chemisch verunreinigtem Erdreich und Bauschutt an und reicht bis hin zu Asbestabfällen“, erklärte Steffen Richter. Selbstverständlich gibt es für diese Transporte immer die entsprechenden Entsorgungsnachweise. Jedes Jahr muss sich Richter als Entsorgungsfachbetrieb neu zertifizieren lassen. Dazu gehört auch eine Sichtprüfung der Fahrzeuge, der Aufbauten sowie der Wechselbehälter. Schon allein deshalb müsse immer alles „tiptop aussehen“. Rund 100 Absetzcontainer und 30 Abrollbehälter mit 5 bis 30 Kubikmeter Fassungsvermögen zählt der Richtersche Bestand an Wechselsystemen.

Abrissarbeiten

Neben der Entsorgung übernimmt Richter zusätzlich Abrissarbeiten in Eigenregie. Ob Eigenheim oder Fabrikgebäude – bei Richter kommt alles unter den Abrisshammer. Dafür stehen ihm zusätzlich drei Kettenbagger für 24 und 29 Tonnen, ein Mobil-

bagger für 15 Tonnen sowie ein Radlader zur Verfügung. Täglich legen die DAF-Lkw zwischen 200 und 400 Kilometer zurück. Zirka 100.000 Kubikmeter Erdreich, Baustoffe und Abbruch sowie 10.000 Kubikmeter Müll transportiert die Flotte pro Jahr.

Keine eigene Werkstatt

Eine eigene Werkstatt betreibt der dynamische Unternehmer nicht. Mit der nahegelegenen DAF-Vertragswerkstatt sei er bestens bedient. „Das Team um Bernd Lindner ist immer freundlich und fachlich sehr versiert. Was will ich mehr?“, erklärte Richter. Größere Ausfälle kann sich der Entsorgungsprofi nicht leisten. Der Markt sei sensibel und die Konkurrenz groß. Für sämtliche DAF existieren seit Fahrzeugübergabe umfangreiche Wartungspläne. Um deren Einhaltung kümmert sich auch die Lkw-Werkstatt. „Die Mitarbeiter des FahrzeugCenter in Stollberg sind auf Zack. Die erinnern mich sofort, wenn Termine für Ölwechsel, Hauptuntersuchungen oder gesetzlich vorgeschriebene Sicherheitsprüfungen anstehen. Vergessen kann ich da nichts“, weis Richter zu schätzen. „Solange seine Verkäufer mich professionell beraten, faire Angebote unterbreiten und der Dieselverbrauch der Lkw wie bisher in Ordnung geht, bleibe ich dem Servicebetrieb und der Marke DAF treu.“

Die Nummer 1 bei Zugmaschinen hat noch mehr zu bieten ...

Jeden Tag wählen mehr Spediteure DAF, den neuen Marktführer für Zugmaschinen in Europa. Dieser Erfolg ist das Ergebnis hervorragender Produkte, einer starken Organisation und natürlich zahlreicher loyaler Kunden. Aber die Nummer 1 bei Zugmaschinen hat noch viel mehr zu bieten: eine breite Palette robuster Fahrgestelle für jede Transportanwendung. Sie sind erhältlich mit zwei, drei oder vier Achsen, mit Doppelantrieb oder mit gelenkten Achsen. Für alle gelten die Qualität, Produktivität und der Fahrerkomfort, die Standard für jedes DAF-Fahrzeug sind. Gestützt wird dies alles von einem überaus professionellen Händlernetzwerk. Dort erhalten Sie umfassende Verkaufsberatung, flexible Finanzpakete und erstklassigen Kundenservice – Ihr DAF-Händler ist der ideale Partner. Für Zugmaschinen und Lkws!

driven by quality



PACCAR
FINANCIAL

DAF
A PACCAR COMPANY

PACCAR
PARTS