

DAF in action

Magazin von DAF Trucks N.V.

September 2010



**DAF LF Hybrid
ab Ende 2010 in
Produktion**



**DAF Trucks auf der IAA 2010 in Hannover:
Eine Welt innovativer Transportlösungen**

DAF

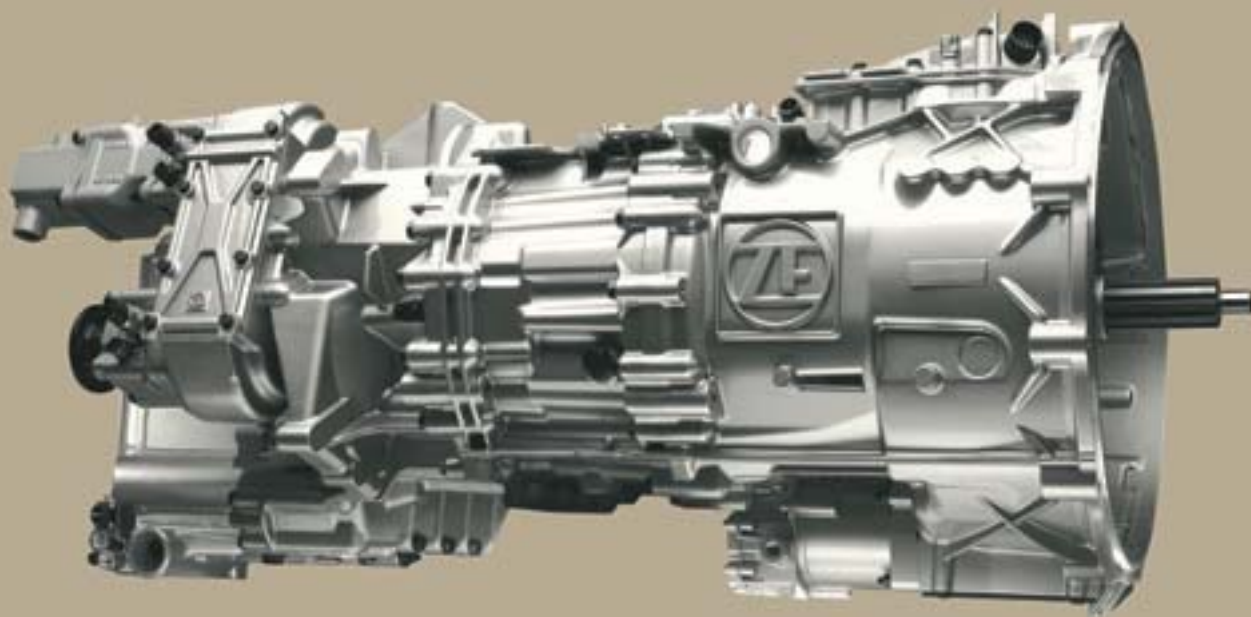
A PACCAR COMPANY



ZF AST08-15 KE-COMMUNICATION

Nº 1

ZF sollte drin sein.
Denn mit AS-Tronic fahren
Sie automatisch sicher.



www.zf.com

Ob schwerer Fernverkehr, Verteilerverkehr oder Spezialfahrzeug – mit der Nr. 1 unter den automatischen Schaltgetrieben fahren Lkws sicherer. Mit DAF AS-Tronic bringt der Fahrer die ihm anvertraute Fracht sicher ans Ziel. AS-Tronic entlastet ihn, er kann sich auf das Geschehen der Straße konzentrieren. DAF AS-Tronic. Mit Sicherheit Nr. 1

Antriebs- und Fahrwerktechnik



4. DAF-Nachrichten
6. DAF Trucks auf der IAA 2010 in Hannover: Eine Welt innovativer Transportlösungen
10. DAF LF Hybrid ab Ende 2010 in der Produktion: „Umweltfreundliche Belieferung“
12. Harrie Schippers, Vorstandsvorsitzender von DAF Trucks N.V.: „Unsere Stärke ist die Nähe zum Kunden“
16. Dickhäuter in Europa
19. Elst Transport zeigt sich zufrieden mit DAF und Saxas
20. „Mission Impossible“ für Goodyear?
22. Meiller arbeitet eng mit der Lkw-Industrie zusammen
24. In der Gemeinde Bottrop fallen jede Woche 800 Tonnen Haushaltsmüll an
27. Hubert Knümann sen. Containerdienst in Bottrop

Die Leistung einer gesamten Organisation

Innerhalb von knapp acht Jahren gelang DAF Trucks der Sprung von einem der kleinsten zu einem der größten Lkw-Hersteller Europas. Im vergangenen Jahr belegte DAF Platz 1 im Zugmaschinensegment. Diese Position hat sich im ersten Halbjahr dieses Jahres weiter gefestigt.

Im Segment über 15 Tonnen, dem größten Marktsegment in Europa, ist DAF in zahlreichen Ländern Marktführer, darunter in Großbritannien, den Niederlanden, Belgien, Tschechien, Polen, Rumänien und Ungarn. In Deutschland sind wir die führende Importmarke in der schweren Klasse, und wir konnten unsere Position in den vergangenen Jahren in vielen weiteren europäischen Ländern verbessern. Häufig werden wir nach dem Grund für diesen riesigen Erfolg gefragt.

Der Hauptgrund liegt natürlich in unserer hervorragenden Produktpalette, mit der wir die Bedürfnisse unserer Kunden perfekt erfüllen. Doch abgesehen davon, dass DAF hervorragende, zuverlässige und effiziente Produkte anbietet, beruht der Erfolg von DAF auch auf der effektiven Organisation, die hinter den Produkten steht. Mehr als 1.000 engagierte und professionelle DAF-Partner in Europa sind so gut wie rund um die Uhr für unsere Kunden da und bieten ihnen eine fundierte Kaufberatung sowie einen optimalen Kundendienst. DAF hat sich bewusst für ein Netzwerk von selbständigen Partnern entschieden. Abgesehen von drei DAF-eigenen Vertriebsniederlassungen sind alle DAF-Händler selbständige Unternehmen, die den Markt gut kennen und sich mit unermüdlichem Einsatz für die Zufriedenheit ihrer Kunden engagieren. DAF Trucks, PACCAR Parts und PACCAR Financial sehen ihre wichtigste Aufgabe in der optimalen Unterstützung der Vertragspartner um gemeinsam den Kunden in jeglicher Hinsicht zufrieden zu stellen. Das ist die Leistung von DAF. Das ist die Leistung einer gesamten Organisation, für die Kundenzufriedenheit an erster Stelle steht.

Mit dieser Philosophie und unserem Antrieb, Kunden die besten Produkte und Dienstleistungen zu bieten, werden wir in den kommenden Jahren weiterhin an unserem Erfolg arbeiten. Nicht nur im Zugmaschinensegment, wo wir bereits Marktführer sind, sondern auch im Lkw- und Spezialfahrzeugbereich. Denn auch hier hat DAF eine Menge zu bieten: Zwei-, Drei- und Vierachser, Einzel- und Doppelantrieb sowie eine große Auswahl an unterschiedlichen Modellversionen. Wir bieten effiziente, robuste Fahrzeuge für die unterschiedlichsten Transportaufgaben. Gemeinsam mit Partnern aus der Aufbauindustrie werden wir auf der IAA 2010 unter dem Motto „DAF, eine Welt innovativer Transportlösungen“ eine Vielzahl unterschiedlicher Produkte vorstellen. Denn der Europas Nummer 1 bei Sattelzugmaschinen hat noch mehr zu bieten!



Ron Bonsen
Vorstand
Marketing und Vertrieb



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

1. Platz für DAF LF in der Kategorie Lkw bis 7,5 Tonnen.

Der DAF LF wurde kürzlich als „Bester 7,5 Tonnen-Lkw“ unter den Importmarken in Deutschland ausgezeichnet. Der Preis wurde von Hans Posthumus, Marketing Manager bei DAF Trucks Deutschland, entgegengenommen.

Während einer großen Prämierungsfeier in Stuttgart vergab der ETM-Verlag, der die deutschsprachigen Fachzeitschriften „lastauto omnibus“, „FERNFAHRER“ und „trans aktuell“ veröffentlicht, eine Reihe von Auszeichnungen in diversen Kategorien wie Lkws, Busse und Lieferfahrzeuge. Das Besondere dabei ist, dass die Gewinner von den Lesern der Fachzeitschriften gekürt werden, also von den Anwendern selbst. Fast 8000 Leser haben an der Umfrage teilgenommen.



Hans Posthumus (links) nahm den Preis von Matthias Rathmann, dem Chefredakteur von „trans aktuell“, entgegen.

DAF CF85 erneut als „Fleet Truck of the Year“ ausgezeichnet

Während der Präsentation der renommierten „Motor Transport Awards 2010“ in London wurde der DAF CF85 das dritte Mal in Folge zum „Fleet Truck of the Year“ gekürt. Die „Motor Transport Awards“ werden von der britischen Zeitschrift „Motor Transport“ vergeben.



Abbey Road Tanks, ein Speditionsunternehmen, das unsere DAF CF85-Fahrzeuge einsetzt, wurde zum „UK Haulier of the Year“ gewählt.



Leyland Trucks gewinnt bei den Manufacturing Excellence Awards

Zum zweiten Mal in Folge wurde Leyland Trucks vor Kurzem mit dem Titel des Gesamtgewinners der Manufacturing Excellence Awards, kurz MX Awards, ausgezeichnet. Die MX Awards sind eine Initiative des führenden Verbands der Maschinenbauingenieure in Großbritannien: der 160 Jahre alten Institution of Mechanical Engineers (IMechE).

In der 28-jährigen Geschichte des Preises hat noch kein Unternehmen diese Auszeichnung zwei Jahre in Folge erhalten. Doch Leyland Trucks – u. a. Hersteller des DAF LF – wurde nicht nur Gesamtsieger, sondern war auch Gewinner der Kategorie „Business Development and Change Management“ (Geschäftsentwicklung und Change Management).

Leyland Trucks gewann in den vergangenen Jahren Preise in verschiedenen Kategorien. Letztes Jahr war das Unternehmen – außer in der Gesamtwertung – Gewinner in der Kategorie „Customer Focus“ (Kundenorientierung) und im Jahr 2008 der Kategorien „Best Financial Management“ (bestes Finanzmanagement) und „Logistics and Resource Efficiency“ (Logistik und Ressourceneffizienz).



Nie zuvor in der Geschichte der „Motor Transport Awards“ erhielt ein Lkw drei Jahre in Folge die Auszeichnung als „Fleet Truck of the Year“. Es ist zudem das zehnte Mal, dass der DAF CF85 oder einer seiner Vorgänger diese Auszeichnung erhalten hat.

Der Preis wurde an Ray Ashworth, Geschäftsführer von DAF Trucks UK, übergeben. „Wir sind stolz darauf, dass der DAF CF85 diese wichtige Auszeichnung erhält“, so Ashworth. „Sowohl in der Transportbranche als auch bei den Herstellern besitzt diese Auszeichnung einen hohen Stellenwert, da die Wahl von den Fuhrparkbetreibern selbst durchgeführt wird.“

„Die Tatsache, dass wir in den Jahren 2008, 2009 und 2010 gewonnen haben – die drei schwierigsten Jahre in der gesamten Geschichte des britischen Transportwesens –, unterstreicht die Bedeutung zusätzlich. Die Auszeichnung betont den extrem niedrigen Kraftstoffverbrauch und die Gesamteffizienz des CF85 in Verbindung mit der ausgezeichneten Unterstützung durch unser umfassendes Netzwerk engagierter Händler.“



Ron Bensen, Mitglied des Vorstands von DAF Trucks N.V. und zuständig für Marketing und Vertrieb, überreicht Roger O'Callaghan, CEO der Babcock International Group - Africa Division, bei der Unterzeichnung des Vertrags mit Babcock International ein Andenken.

Neue DAF-Vertretung in Südafrika

DAF Trucks N.V. hat vor Kurzem einen Vertrag mit der Africa Division der Babcock International Group geschlossen, der Marketing, Vertrieb und Service für DAF-Lkws auf dem süd-afrikanischen Markt umfasst. Babcock repräsentiert zudem PACCAR Parts, um eine erstklassige Verfügbarkeit von Ersatzteilen für DAF-Fahrzeuge in ganz Südafrika zu garantieren.

Babcock International Group PLC zählt im Bereich technischer Dienstleistungen zu den führenden britischen Unternehmen und ist in vielen Industriesektoren tätig, z. B. in der Energie- und Rüstungsindustrie, in der Telekommunikations- und Bildungsbranche sowie im Transportwesen.

Babcock wird drei neue Niederlassungen für den Vertrieb und den Service von DAF-Lkws einrichten. Die erste wird sich in Johannesburg befinden, die anderen beiden in Durban und Kapstadt. Zu dem Netzwerk gehören außerdem zehn weitere bestehende Servicebetriebe. „Unser Ziel ist es, im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge innerhalb von fünf Jahren einen Marktanteil von 10 % zu erreichen“, so Roger O'Callaghan, CEO von Babcock International Group - Africa Division.



HOYER entscheidet sich für DAF CF85

Mitte Juni wurden an HOYER Netherlands 19 Zugmaschinen der Baureihe DAF CF85 ausgeliefert. Diese Bestellung, von einem der größten Anbieter von Tank- und Schüttguttransport in der chemischen Industrie, war von besonderer Bedeutung für DAF. Von diesen Fahrzeugen werden 16 von den niederländischen Niederlassungen und drei von den belgischen Niederlassungen für internationale Transporte eingesetzt. Für jeden Lkw wurde über eine Laufzeit von jeweils fünf Jahren ein MultiSupport Reparatur- und Wartungsvertrag und ein Vertrag mit PACCAR Financial Europe abgeschlossen. Der Fuhrparkleiter von HOYER, Wim van Halum, und Einkaufsleiter Johan Witteveen, haben zu ihrer Entscheidung zum Kauf von DAF-Zugmaschinen eine klare Meinung: „Geringe Betriebskosten pro Kilometer, Zuverlässigkeit und Fahrkomfort spielen eine entscheidende Rolle“, so Wim van Halum. „Unsere hervorragende Beziehung zum Händler war ebenfalls ein wichtiger Faktor“, ergänzt Johan Witteveen. „Unser Standort in Rotterdam hat seine eigene Werkstatt, wo wir Routinearbeiten durchführen. Bei größeren Reparaturen nehmen wir allerdings die Hilfe des DAF-Händlers in Anspruch.“



Johan Doensen von International Fleet Sales (links) übergibt die Schlüssel zu einem der 19 CF-Modelle an den Fuhrparkbetreiber Wim van Halum.



Die LF von Comet haben einen stromlinienförmigen Aufbau, der den Kraftstoffverbrauch um 12 % verringert. Außerdem steigert die einzigartige Form des Aufbaus den Wiedererkennungswert des Unternehmens.

Comet wählt Partnerschaft

Comet, der britische Fachhandel für Haushaltsgeräte und Unterhaltungselektronik, liefert seine Produkte mit einem großen DAF-Fuhrpark, bestehend aus 174 DAF LF aus. Diese Lkws verkehren täglich zwischen 260 Geschäften, 14 Verteilungspunkten, fünf regionalen Distributionszentren und natürlich Tausenden von Kunden in ganz Großbritannien.

„Für den Betrieb unseres Fuhrparks müssen wir stets die Balance zwischen gutem Kundendienst, unserer Verantwortung für die Umwelt und die Sicherheit unserer Fahrer und Verkehrsteilnehmer wahren“, sagt Ian Markham von Comet. „Gleichzeitig müssen wir maximale Effizienz bei minimalen Kosten gewährleisten. Langfristige Geschäftspartner sind daher für uns am wichtigsten. Wir sind bestrebt, mit Menschen zusammenzuarbeiten, die einen wirksamen Beitrag dafür leisten, dass wir unsere Ziele erreichen können – unabhängig davon, ob das die Reduzierung von Emissionen, die Verbesserung der Sicherheit oder die Senkung von Kosten ist. DAF versteht unser Geschäft und trägt damit zu unserem Erfolg bei.“

DAF Trucks auf der IAA 2010 in Hannover:

Eine Welt innovativer Transport

Hannover. 23. bis 30. September. IAA 2010. Eine der wichtigsten Lkw- und Transportmessen Europas. DAF Trucks – ein Unternehmen des PACCAR-Konzerns – stellt seinen 12 Tonnen schweren LF45 Hybrid-Lkw vor, der Ende dieses Jahres in Produktion gehen wird. Auf dem Messestand des niederländischen Lkw-Herstellers liegt der Fokus außerdem auf dem breiten Lkw-Angebot, das für jeden Anwendungsbereich eine spezifische Lösung bereithält. Außerdem wird DAF auf der IAA ein Sondermodell des XF105 Super Space Cab vorstellen: die Blue Edition. Darüber hinaus wird DAF als erstes Unternehmen der Branche alle seine Motorvarianten in den ultrasauberen EEV-Versionen anbieten.



DAF baut seine führende Position im Bereich der Motorenentwicklung weiter aus, indem es als erster Lkw-Hersteller EEV-Versionen für alle seine Motorvarianten anbietet. Aufgrund der Optimierung des Motormanagementsystems entsprechen nun auch verschiedene Versionen des 12,9-Liter-PACCAR-MX-Motors ohne Rußfilter der EEV-Norm.

Noch vor Ende 2010 wird DAF mit der Produktion des LF Hybrid, einem 12-Tonnen schweren Lkw für den Verteilerverkehr mit einem parallelen Hybridantrieb, beginnen. Je nach Einsatzbereich kann dieser Antrieb den Kraftstoffverbrauch und damit den CO₂-Ausstoß um 10 bis 20 % senken. DAF ist einer der ersten europäischen Lkw-Hersteller, der mit einem Hybrid-Lkw in die Produktion geht.

Obwohl das Unternehmen noch vor weniger als zehn Jahren im Hinblick auf das Absatz-Volumen der kleinste von den sieben Lkw-Herstellern in Europa war, hat DAF mit einem Marktanteil von 16,3 % im ersten Halbjahr 2010 einen starken zweiten Platz erreicht. DAF ist Marktführer in den Niederlanden, Belgien, Großbritannien, Polen, der Tschechischen Republik, Rumänien und Ungarn. In Deutschland – dem größten Lkw-Markt in Europa – hat DAF mit einem Marktanteil von 12,1 % seine Position als führende Importmarke weiter festigen können. Im gesamten europäischen Zugmaschinen-segment (über 15 Tonnen) hat DAF in den ersten sechs Monaten des Jahres 2010 einen Marktanteil von über 21 % erreicht, wodurch der niederländische Lkw-Hersteller in der EU zum Marktführer aufgestiegen ist. Natürlich ist es Ziel, diese Position weiter auszubauen, jedoch muss ein weiteres Wachstum auch von der breiten Modellpalette der zwei-, drei- und vier-

achsigen Fahrgestellvarianten mit maßgeschneiderten Lösungen für jeden Anwendungsbereich erreicht werden. Um dies zu unterstreichen, wird auf dem DAF-Stand – in Zusammenarbeit mit führenden Aufbauherstellern – eine Auswahl komplett aufgebauter Fahrzeuge ausgestellt werden: ein dreiachsiger LF55 mit Saxas-Aufbau für die Getränkeindustrie, ein dreiachsiger CF75 mit HN Schörfling-Aufbau für die Müllentsorgung, ein zweiachsiger CF65 mit Kühlaufbau von Schmitz Cargobull, ein dreiachsiger CF85 mit einem Hakenarmsystem von VDL, ein dreiachsiger CF85 mit einem Absetzsystem von Gergen-Jung, ein vierachsiger CF85 mit einem Meiller-Kipper und ein dreiachsiger XF105 mit dem in Deutschland sehr verbreiteten BDF-Aufbau.

LF Hybrid-Lkw in Produktion

Noch vor Ende dieses Jahres wird DAF mit der Produktion des LF Hybrid, einem 12-Tonnen schweren Lkw für den Verteilerverkehr mit einem parallelen Hybridantrieb, beginnen. Der Produktionsstart folgt einem sehr umfangreichen Feldversuch, bei dem die Fahrzeuge über eine Dauer von zwei Jahren bei den unterschiedlichsten Anwendungen im täglichen Gebrauch bei Kunden in Großbritannien und auf dem europäischen Festland getestet wurden. Je nach Einsatzbereich kann die Verwendung der Hybridtechnik den Kraftstoffverbrauch und damit den CO₂-Ausstoß um 10 bis 20 % senken. DAF ist einer der ersten europäischen Lkw-Hersteller, der mit einem Hybrid-Lkw in die Produktion geht.

Der DAF LF Hybrid ist mit einem Parallel-Hybridantrieb aus Diesel- und



lösungen



Elektromotor ausgestattet. Der Lkw kann vom Dieselmotor, vom Elektromotor oder von beiden Motoren zusammen angetrieben werden. Das Fahrzeug verfügt über den 4,5-Liter-PACCAR-FR-Dieselmotor, der ohne Rußfilter standardmäßig den ultra-niedrigen EEV-Emissionsrichtlinien entspricht. Im LF Hybrid erbringt dieser Motor, der mit einem Eaton Sechsgang-Automatikgetriebe (Autoshift) verbunden ist, eine maximale Leistung von 118 kW/160 PS. Zwischen der Kupplung und dem Getriebe wurde ein Elektromotor, der als Antrieb und Generator dienen kann, installiert. Die beim Bremsen freigesetzte Energie wird in Lithium-Ionen-Batterien gespeichert und steht dann für Beschleunigungsvorgänge zur Verfügung. In Abhängigkeit vom Ladezustand der Lithium-Ionen-Batterien wird von einem zentralen Computer bestimmt, wann der Dieselmotor den Antrieb übernimmt und wann bzw. wie stark der Elektromotor einspringt.

Erstmals: alle Motorvarianten als EEV-Ausführung

Im Frühjahr 2008 war DAF einer der ersten Lkw-Hersteller, der für alle seine Modelle (LF, CF und XF) optional eine EEV-Ausführung anbieten konnte. Nun baut das Unternehmen seine führende Position im Bereich der Motorenentwicklung weiter

DAF XF105 Blue Edition

Nach der erfolgreichen 'White Edition' präsentiert DAF auf der IAA XF105 Super Space Cab 'Blue Edition' – ein Modell, das durch seine einzigartige Sonderlackierung und umfassende Ausstattungs-palette besticht. Die XF105 'Blue Edition' wird in beschränkter Stückzahl exklusiv für den deutschen Markt produziert. Die Sattelzugmaschine der Baureihe XF105 ist mit dem 460 PS starken 12,9-Liter-PACCAR-MX-Motor mit AS-Tronic-Zwölfgang-Automatikgetriebe ausgestattet. Die hochwertige Ausstattung umfasst Skylights, Xenon-Scheinwerfer, ein vollständiges Aerodynamikpaket, Alcoa-Aluminiumfelgen und Luftdruckhörner. Zu



den exklusiven Merkmalen des Fahrerhauses der 'Blue Edition' zählen ein Lederlenkrad, ein Kühlschrank, eine Standheizung, eine hochwertige Audioanlage und das sog. DAF Night Lock, eine einzigartige Nachtverriegelung, die den Fahrer vor Einbruch und Überfall schützt.



Das DAF-Fahrgestell FAR XF105 6x2 für BDF-Anwendungen wurde durch Anpassungen der ECAS-Luftfederung weiter verbessert. Dadurch kann die Hebevorrichtung für die Wechselaufbauten schneller bedient werden, und für den Fall der Überladung gibt es eine zusätzliche Reserve.

Eine Welt innovativer Transportlösungen



PACCAR Winch will in Europa weiter wachsen

Mit seinen Marken Braden, Carco und Gearmatic ist die PACCAR Winch Division einer der weltweit führenden Hersteller von Winden für den Einsatz in Bau- und Forstwesen, Erdölförderung und -transport. Die PACCAR Winch Division bietet jedoch auch Produkte für den Einsatz auf mobilen Kränen und für militärische Zwecke an. Unter den Markennamen Braden und Gearmatic bietet die PACCAR Winch Division vor allem eine breite Palette von Winden (Hydraulikwinden) mit Tragfähigkeiten von 1380 bis 28.800 Kilogramm an. Zusätzlich bietet die Marke Magnum Winden für Bergungsanwendungen, die speziell für die Anforderungen in der Erdölförderbranche ausgelegt wurden. Diese Winden verfügen über Zugkräfte von bis zu 67.500 Kg. Es sind auch hydraulisch angetriebene Winden für Bergungsanwendungen verfügbar. Diese Modelle verfügen über Zugkräfte von bis zu 72.000 Kg. Die Winden von Carco wurden hauptsächlich für den Einsatz auf Zugmaschinen und Planierraupen entwickelt. Die PACCAR Winch Division verfügt über ein weltweites Netz unabhängiger und zertifizierter Händler, darunter auch 16 in Europa. Mit der Vertretung der PACCAR Winch Division auf der IAA 2010 im September 2010 untermauert das Unternehmen sein Ziel, seine Präsenz in Europa deutlich auszubauen.

Außer mit der bekannten Tandemachse mit Nabenuntersetzung ist die CF-Baureihe in einigen Ländern auch mit einer Tandemachse mit einfacher Untersetzung zum Einsatz auf 6x4- und 8x4-Betonmischer-Fahrgestellen erhältlich. Das bedeutet eine zusätzliche Tragfähigkeit von bis zu 800 Kilogramm.

aus, indem es zum ersten Lkw-Hersteller wird, der EEV-Versionen für alle seine Motorvarianten anbietet. Aufgrund der Optimierung des Motormanagementsystems entsprechen nun auch verschiedene Versionen des 12,9-Liter-PACCAR-MX-Motors ohne Rußfilter der EEV-Norm. Dies trifft momentan auf die 265 kW/360 PS- und die 300 kW/ 410 PS-Versionen sowie ab Anfang 2011 auch auf die 340 kW/460 PS-Version zu, die im DAF CF85 und XF105 verbaut werden. Die Tatsache, dass die EEV-Emissionswerte ohne Rußpartikelfilter erreicht werden, bedeutet einen Gewichtsvorteil von etwa 30 Kilogramm, während auf dem Fahrgestell mehr Platz zur Anbringung größerer Kraftstofftanks geschaffen wird. Die EEV-Spezifikationen können auch von den 4,5-Liter-Vierzylinder-PACCAR-FR- und 6,7-Liter-PACCAR-GR-Motoren der LF- und CF65-Modelle ohne Verwendung eines Rußpartikelfilters eingehalten werden.

Weitere Produktneuheiten

DAF wird jedoch noch weitere Produktneuheiten auf der IAA 2010 vorstellen. So wurden beispielsweise weitere Verbesserungen am FAR XF105 6x2-Fahrgestell für die in Deutschland häufig anzutreffenden BDF-Wechselsysteme vorgenommen. Durch Anpassungen an der ECAS-Luftfederung kann die Hebevorrichtung für die Wechsellaufbauten schneller bedient werden, und für den Fall der Überladung gibt es eine zusätzliche Reserve. Darüber hinaus wurden durch die Einführung eines angepassten Lenkgetriebes die Lenkeigenschaften, vor allem in schwierigen Fahrsituationen

verbessert. Außer mit der bewährten HT1355T-Tandemachse mit Nabenuntersetzung (21 oder 26 Tonnen) ist die CF-Baureihe in einigen Ländern auch mit der leichteren 1132-Tandemachse (19 Tonnen) mit einfacher Untersetzung erhältlich. Der Einsatz auf 6x4- und 8x4-Betonmischer-Fahrgestellen ist für ein Gesamtgewicht von 26 Tonnen für den FAT CF75 6x4 und für ein Gesamtgewicht von bis zu 32 Tonnen für den FAD CF85 8x4 ausgelegt. Dank der leichteren 1132-Tandemachse und des angepassten Fahrgestellrahmens wurde eine zusätzliche Tragfähigkeit von bis zu 800 Kilogramm erreicht. Der DAF CF65 ist in der 19-Tonnen-Version auch mit einer 13-Tonnen-Hinterachse für eine zusätzliche Reserve auf der Antriebsachse und eine geringere Wahrscheinlichkeit der Überladung mit Teillasten erhältlich.

Dienstleistungen rund um das Produkt stehen im Vordergrund

Um zu betonen, welche Bedeutung DAF und seine Vertragspartner (ca. 1000 Händler und Servicebetriebe in Europa) dem ausgezeichneten Service für ihre erstklassigen Produkte beimessen, werden Serviceleistungen von PACCAR Financial, PACCAR Parts und TRP auf dem IAA-Stand von DAF in Hannover präsentiert. Dazu gehören auch der International Truck Service (ITS), Multi-Support-Reparatur- und Wartungsverträge und DAF Connect, ein vollständiges Managementsystem, das die Wartung des Fuhrparks und die Arbeitseffizienz von Unternehmen, die ihre Reparaturen selbst durchführen, optimiert.





Auf seinem IAA-Stand misst DAF den Einrichtungen und Dienstleistungen, die das Produkt unterstützen, z. B. die PACCAR Parts Max Card, besondere Bedeutung bei. Inhaber einer Max Card können von Vorteilen bei Exklusivangeboten auf Teile, Zubehör und Dienstleistungen profitieren.

DAF-Händler bieten in einem „One-Stop-Shopping“-Konzept alle Service- und Support-Leistungen unter einem Dach an, sodass sich die Kunden auf ihr Kerngeschäft konzentrieren können.

DAF Telematics bietet neue Funktionen

Das Datenkommunikationssystem DAF Telematics hilft dem Transportunternehmer bei der weiteren Optimierung seiner Fuhrpark- und Betriebsabläufe. Es überzeugt unter anderem durch den enorm leichten Zugriff auf Daten und seine extrem einfache Bedienung. Ein einzigartiger Aspekt besteht darin, dass alle Funktionen des DAF Telematics-Systems in eine einzige Einheit integriert sind, was für maximale Zuverlässigkeit und Effizienz sorgt. Ein neues Internetportal bietet noch mehr Optionen für den Einsatz und die Berichterstattung. Eine der neuen Funktionen ist „Geofencing“. Dabei wird eine Nachricht gesendet, sobald ein Lkw den zuvor festgelegten Radius um eine Lieferadresse erreicht, sodass der Empfänger über die bevorstehende Lieferung informiert wird. Die Zentrale kann jetzt auch die wirtschaftlichste Route zusammenstellen und an den Lkw senden. Die Anzahl der Berichterstattungsoptionen wurde ebenfalls vergrößert. So bietet DTS nicht nur einen detaillierten Überblick über den Kraftstoffverbrauch eines bestimmten Lkws, sondern es gibt auch andere Berichte aus, z. B. über die Anzahl der Stunden, die der Motor bei stehendem Fahrzeug lief – alle mit dem Ziel, die Effizienz noch weiter zu optimieren. Ab sofort gibt es auch eine Schnittstelle, die eine Verbindung zwischen dem DAF

Telematics System und dem bestehenden Back Office-System des Kunden herstellt und so einen effizienten Datenaustausch in Echtzeit zwischen Transportmanagementsystem und Fahrzeug ermöglicht.

PacLease

Mit einem Fuhrpark von annähernd 4000 Fahrzeugen ist PacLease – wie DAF ein Unternehmen der PACCAR-Gruppe – einer der größten deutschen Vermieter von Lkw und Anhängern, der sich aufgrund seiner umfassenden und vielfältigen Fahrzeugpalette im Wettbewerb etabliert hat. Das Niederlassungsnetz von PacLease hat sich kürzlich von 8 auf 24 erweitert, da ab sofort auch 14 DAF-Händler PacLease-Dienstleistungen anbieten.

DAF Components

DAF Components ist der am schnellsten wachsende unabhängige Hersteller von Stadt- und Reisebusmotoren in Europa und wurde Anfang des Jahres auf der Busworld Asia in Schanghai mit dem renommierten „Award for the Alternative Plaza 2010“ geehrt. Diesen Preis gewann DAF aufgrund der erstklassigen Zuverlässigkeit und Langlebigkeit seiner Motoren in Kombination mit dem geringen Kraftstoffverbrauch der 9,2-Liter-PACCAR-PR- und 12,9-Liter-PACCAR-MX-Motoren. Die Tatsache, dass DAF das erste Unternehmen ist, das in Asien ultrasaubere EEV-Motoren zum Einsatz in Stadt- und Reisebussen anbietet, spielte eine bedeutende Rolle bei den Bewertungskriterien für diese Auszeichnung. Dank der engen Zusammenarbeit mit

Um die Tatsache zu unterstreichen, dass DAF den passenden Lkw für jede Anwendung bietet, wird der DAF-Stand in Kooperation mit renommierten Partnern aus der Aufbauindustrie eine Auswahl komplett aufgebaute Fahrzeuge, beispielsweise ein dreiaxsiges Müllsammelfahrzeug mit Aufbau von HN Schörling, ausstellen.



zahlreichen namhaften Partnern bietet der DAF-Stand im Hinblick auf die Informationsvielfalt einen großen Mehrwert. Zu diesen Partnern gehören Alcoa (Leichtmetallfelgen), Total (Kraftstoffe und Schmiermittel), Goodyear (Reifen), DuPont (Lacke), BASF (Emissionstechnologien), Eaton (Hybridtechnologie) und Cummins (Motortechnologie).

Neue Funktionen im Datenkommunikationssystem von DAF Telematics. Eine der neuen Funktionen ist „Geofencing“. Dabei wird eine Nachricht gesendet, sobald ein Lkw den zuvor festgelegten Radius um eine Lieferadresse erreicht, sodass der Empfänger über die bevorstehende Lieferung informiert wird. Die Anzahl der Berichterstattungsoptionen wurde ebenfalls vergrößert.



DAF LF Hybrid ab Ende 2010 in der Produktion:

„Umweltfreundliche Be



DAF ist einer der ersten europäischen Lkw-Hersteller, der mit einem Hybrid-Lkw in die Produktion geht. Als Teil des internationalen Hybridprogramms von PACCAR wurde der DAF LF Hybrid in Zusammenarbeit mit Eaton, der technischen Universität von Eindhoven und Leyland Trucks entwickelt, wo der Liefer-Lkw ebenfalls gebaut wird.

Noch vor Ende dieses Jahres wird DAF mit der Produktion des LF Hybrid, einem 12-Tonnen schweren Lkw für den Verteilerverkehr mit einem parallelen Hybridantrieb, beginnen. Der Produktionsstart folgt einem sehr umfangreichen Feldversuch, bei dem die Fahrzeuge über eine Dauer von zwei Jahren bei den unterschiedlichsten Anwendungen im täglichen Gebrauch bei Kunden in Großbritannien und auf dem europäischen Festland getestet wurden. Je nach Einsatzbereich kann die Verwendung der Hybridtechnik den Kraftstoffverbrauch und damit den CO₂-Ausstoß zwischen 10 % bis 20 % reduzieren. DAF ist einer der ersten europäischen Lkw-Hersteller, der mit einem Hybrid-Lkw in die Produktion geht.

der Kupplung und dem Getriebe wurde ein Elektromotor, der als Antrieb und Generator dienen kann, installiert. Die beim Bremsen freigesetzte Energie wird in Lithium-Ionen-Batterien gespeichert und steht dann für Beschleunigungsvorgänge zur Verfügung. In Abhängigkeit vom Ladezustand der Lithium-Ionen-Batterien wird von einem zentralen Computer bestimmt, wann der Dieselmotor den Antrieb übernimmt und wann bzw. wie stark der Elektromotor einspringt.

Lithium-Ionen-Batterien

Die Batterien des Hybridantriebs wiegen ca. 100 kg und bestehen aus insgesamt 96 3,4-Volt-Lithium-Zellen. Bei vollgeladenen Batterien kann der LF Hybrid-Lkw etwa zwei Kilometer weit rein elektrisch angetrieben werden, ohne dass der Dieselmotor benötigt wird. In der Praxis reicht das aus, um in die Umweltzonen der Stadtzentren zu gelangen und diese wieder zu verlassen. Unter Umständen wie diesen bleibt der Dieselmotor im Leerlauf, um die verschiedenen Komponenten anzutreiben (wie die Lenkumpumpe und den Luftkompressor). Der LF Hybrid ist auch mit einem Start-/Stopp-System ausgerüstet.

Neben den Batterien besteht die DAF-Hybridtechnologie zudem aus einem Stromwandler, der den vom Generator erzeugten Wechselstrom für die Batterien in Gleichstrom umwandelt. Im Fahrgestell ist ein Kühlaggregat zur Kühlung dieses Stromwandlers angebracht. Der DAF LF45.160 Hybrid ist insgesamt ca. 300 Kilogramm schwerer als das Standardmodell, das nur über einen Dieselmotor verfügt. Da die Baureihe DAF LF wegen ihres geringen Leergewichts beliebt ist, bietet der 12-Tonnen-LF Hybrid dennoch eine angemessene Tragfähigkeit von ungefähr 7,5 Tonnen.

PACCAR – die Muttergesellschaft von DAF – ist in der Hybridtechnologie führend. In den USA bieten die Marken Kenworth und Peterbilt verschiedene Modelle an, bei denen erhebliche Kraftstoffeinsparungen und Emissionssenkungen durch den Einsatz der Hybridtechnologie mit Diesel- und Elektroantrieb erreicht werden. Als Teil des internationalen Hybridprogramms von PACCAR wurde der DAF LF Hybrid-Lkw in enger Zusammenarbeit mit Eaton, der technischen Universität von Eindhoven und Leyland Trucks, ebenfalls ein Tochterunternehmen von PACCAR, entwickelt.

EEV-Dieseltechnologie

Der DAF LF Hybrid ist mit einem Parallel-Hybridantrieb aus Diesel- und Elektromotor ausgestattet. Der Lkw kann vom Dieselmotor, vom Elektromotor oder von beiden Motoren zusammen angetrieben werden. Das Fahrzeug verfügt über den 4,5-Liter-PACCAR-FR-Dieselmotor, der ohne Rußfilter standardmäßig den ultraniedrigen EEV-Emissionsrichtlinien entspricht. Im LF Hybrid erbringt dieser Motor, der mit einem Eaton Sechsgang-Automatikgetriebe (Autoshift) verbunden ist, eine maximale Leistung von 118 kW/160 PS. Zwischen

lieferung“

Zwischen der Kupplung und dem Getriebe wurde ein Elektromotor, der als Antrieb und Generator dienen kann, installiert. Die beim Bremsen freigesetzte Energie wird in Lithium-Ionen-Batterien gespeichert und steht dann für Beschleunigungsvorgänge zur Verfügung.



Der LF Hybrid verfügt über den 4,5-Liter-PACCAR-FR-Dieselmotor, der ohne Rußfilter standardmäßig den ultraniedrigen EEV-Emissionsrichtlinien entspricht. Der 118 kW/160 PS starke Motor ist mit einem Eaton-Sechsgang-Automatikgetriebe verbunden.

Feldversuche bestätigen Zuverlässigkeit

Gemäß der Standardverfahren von DAF wurde das Entwicklungsprogramm für den LF Hybrid mit einem umfassenden Feldversuch abgeschlossen. Neben den Testprogrammen, bei denen unsere eigenen Fahrzeuge verwendet wurden, kamen weitere zehn Fahrzeuge zum Einsatz, um über einen Zeitraum von zwei Jahren bei verschiedenen Lieferanwendungen praktische Erfahrung bei Kunden in Großbritannien und auf dem europäischen Festland zu sammeln. Der Feldversuch war in erster Linie ein Beweis für die Zuverlässigkeit der DAF-Hybridtechnologie. Ebenso jedoch bewies er – je nach Anwendung –, dass beim Kraftstoffverbrauch und somit bei den CO₂-Emissionen Einsparungen von 10 bis 20 % erreicht wurden.

Ein weiterer Vorteil der Hybridtechnologie ist, dass verschleißbehaftete Komponenten wie Bremsbeläge und Kupplungsscheibe in diesen Fahrzeugen eine längere Lebensdauer haben, da der Elektromotor einen großen Teil der Bremsenergie verwertet.

Operational Leasing

DAF startet die Auslieferung des LF Hybrids in Großbritannien, den Niederlanden, Deutschland und Belgien. Dies sind Länder, in denen die Marktforschung nachgewiesen hat, dass dort das Interesse an Hybridfahrzeugen am höchsten ist. Je nach Erfolg des LF Hybrids auf diesen Märkten wird DAF entscheiden, ob dieses Modell in das standardmäßige Produktsortiment in anderen Ländern aufgenommen wird.



Es wird erwartet, dass die Hybridtechnologie, insbesondere bei den Batterien, sich in den kommenden Jahren weiterentwickeln wird. Aus diesem Grund wird der DAF LF Hybrid über PACCAR Financial standardmäßig mit einem vollständigen Operational-

Leasing-Vertrag angeboten, sodass der DAF-Händler mögliche Neuerungen während der Vertragslaufzeit nachbessern kann. Der Kunde verfügt damit zu jeder Zeit über das umweltfreundlichste Fahrzeug zu einem festen monatlichen Betrag.

„Bedeutende Effekte für die Umwelt“

Der DAF LF Hybrid bietet je nach Anwendungsbereich Einsparungen beim Kraftstoffverbrauch und eine entsprechende Senkung der CO₂-Emissionen zwischen 10 und 20 %. Es gibt Anwendungen, wo noch größere Einsparungen erreicht werden können, wie bei den Versuchen in Kingston upon Hull mit dem LF45 Hybrid bestätigt wurde. Garry Middleton, Leiter des Fuhrparkmanagements, zeigte sich beeindruckt von den Ergebnissen.

„Da das Fahrzeug im Bereich der Entsorgung eingesetzt wurde, war dies ein zusätzlicher Grund dafür, warum es die geringstmöglichen Belastungen für die Umwelt haben sollte“, sagt er. „Zu seinem täglichen Arbeitspensum gehörten diverse kurze Fahrten, die sich negativ auf den Kraftstoffverbrauch auswirken können. Darum waren Kraftstoffeinsparungen mit dem DAF LF Hybrid in Höhe von 22 % ein hervorragendes Ergebnis.“

„Wie alle öffentlichen Einrichtungen stehen auch wir unter dem konstanten Druck, den höchsten Gegenwert für das Geld der Steuerzahler zu bekommen. Da über 80 unserer Fahrzeuge aus dieser Gewichtsklasse stammen und viele davon einen ähnlichen Arbeitszyklus aufweisen, sehen wir in Hybridfahrzeugen ein gewaltiges Einsparpotenzial und die Möglichkeit, unsere CO₂-Bilanz zu optimieren.“



Harrie Schippers, Vorstandsvorsitzender von DAF Trucks N.V.:

„Unsere Stärke ist die Nähe



Vor weniger als acht Jahren war DAF-gemessen am Marktanteil der kleinste Lkw-Hersteller in Europa. Heute nimmt das Unternehmen im Segment der schweren Nutzfahrzeuge einen starken zweiten Platz ein und ist im Segment der Sattelzugmaschinen sogar Marktführer. „Auf die Größe des Marktes haben wir natürlich keinen Einfluss“, sagt der Vorstandsvorsitzende Harrie Schippers. „Allerdings haben wir es in der Hand, wie wir uns auf dem Markt entwickeln.“ Erfahren Sie in dem nachstehenden Interview mehr über den Erfolg von DAF, die Ambitionen des Unternehmens, Euro 6 und die Bedeutung eines Netzwerks von unabhängigen Händlern.

Harrie Schippers leitet DAF Trucks N.V. seit dem 1. April dieses Jahres. Er gehört dem Unternehmen seit 1987 an und hatte verschiedene Positionen im Finanzbereich inne, zuletzt als Finanzvorstand, den er seit 2003 bekleidete. Darum ist er eng in die Maßnahmen eingebunden, die DAF seit dem Krisenjahr 2008 ergriffen hat, um die wirtschaftlichen Herausforderungen zu überwinden, die das Transportwesen und die Lkw-Branche auf eine harte Probe gestellt haben. „Wir erwarten, dass – solange es keine unerwarteten wirtschaftlichen Rückschläge gibt – im viertel Quartal dieses Jahres eine strukturelle Erholung auf dem Nutzfahrzeugmarkt“, sagt Schippers. Er fügt hinzu, dass es bereits viele Anzeichen

für eine Verbesserung der Marktlage gebe. „Das Marktforschungsinstitut Economist Intelligence Unit rechnet in diesem Jahr für das Bruttosozialprodukt der EU mit einem Wachstum von 0,7 %. Weltweit fehlen 2 Millionen Seecontainer, was zeigt, dass der Welthandel wieder Auftrieb erhält. Die Kilometerzahl, die anhand der Mautgebühren für im Ausland zugelassene Unternehmen in Deutschland berechnet wurde, war im Juni dieses Jahres um 10 % höher als im vergangenen Jahr. Dies sind alles Anzeichen dafür, dass es mit der Branche wieder aufwärtsgeht, besonders im internationalen Transportgewerbe, vor allem in Nordwesteuropa.“

Foto rechts: Es gibt viele Anzeichen dafür, dass es mit der Branche wieder aufwärtsgeht, besonders im internationalen Transportgewerbe, vor allem in Nordwesteuropa. So war z. B. die Kilometerzahl, die anhand der Mautgebühren für im Ausland zugelassene Unternehmen in Deutschland berechnet wurde, im Juni dieses Jahres um 10 % höher als im vergangenen Jahr.

Wachstum im Lkw-Segment

Im August erhöhte DAF die Produktion seiner mittleren und schweren Nutzfahrzeuge und hat bereits weitere Anhebungen angekündigt. „Die Bestände der Händler haben sich wieder normalisiert, d. h., dass Bestellungen am Markt wieder einen direkten Einfluss auf die Produktion haben“, erklärt Schippers. „Von Bedeutung ist sicherlich das sich fortsetzende Wachstum unseres Marktanteils. Vor acht Jahren war DAF hinsichtlich des Marktanteils der kleinste Anbieter auf dem europäischen Nutzfahrzeugmarkt. Jetzt befinden wir uns in der Klasse über 15 Tonnen mit einem Marktanteil von 16,3 % auf einem soliden zweiten Platz (Zulassungen 1. Halbjahr 2010). Im Segment der Sattelzugmaschinen sind wir im EU-Raum mit einem Marktanteil von 21,3 % sogar Marktführer. Natürlich möchten wir diese Stellung weiter ausbauen. Wir werden jedoch besonders bei den Lkw-Fahrgestellen weiteres Wachstum erreichen müssen. Unsere Aufgabe lautet, die Botschaft stärker zu unterstreichen, dass wir auch hier ein hochwertiges Lkw-Programm anbieten.“

Der Schlüssel zum Erfolg

Natürlich sind die Fahrzeugbaureihen LF, CF und XF105 ein wichtiger Schlüssel zum Erfolg von DAF. Dies gilt ebenfalls für das umfassende Serviceangebot für diese Produkte. Darüber hinaus ist ein wichtiger Erfolgsfaktor das professionelle Netz von über tausend selbständigen Händlern und Werkstätten, die in engem Kontakt mit ihren Kunden stehen. „Das ist die größte Stärke von DAF“, so Schippers. „Wir haben uns sehr bewusst für selbständige Partner entschieden. Sie repräsentieren ihr Unternehmen und scheuen keine Mühen, denn sie wissen besser als jeder andere, dass die Zukunft ihres Geschäfts nur durch höchste Kundenzufriedenheit gesichert werden kann. Unsere Händler- und Servicepartner sind stets nah am Kunden und kennen genau dessen Anforderungen. So lassen sich Lösungen im Sinne des Kunden finden. Das ist keine Hexerei, sondern die Stärke von DAF.“

zum Kunden“



Harrie Schippers, Vorstandsvorsitzender von DAF Trucks N.V.: „Unsere Händler- und Servicepartner sind stets nah am Kunden und kennen genau dessen Anforderungen. So lassen sich Lösungen im Sinne des Kunden finden.“

Einzigartig in der Automobilindustrie

Trotz der angespannten Wirtschaftslage konnte PACCAR, die Muttergesellschaft von DAF, schwarze Zahlen schreiben – sogar unter den schwierigen wirtschaftlichen Bedingungen des Jahres 2009 – und für das 71. Jahr in Folge einen Gewinn verzeichnen. Damit ist das Unternehmen in der Automobilindustrie einmalig. „Positive Ergebnisse sind von zentraler Bedeutung, um kontinuierliche Investitionen sowohl in der Produktentwicklung als auch in den Produktionseinrichtungen zu ermöglichen“, erklärt Schippers. „In Columbus, Mississippi, steht das neue hochmoderne Motorenwerk kurz vor der Fertigstellung. Damit hat PACCAR unter schwierigen Marktbedingungen eine völlig neue Produktionseinrichtung geschaffen. In den USA sind die Schwestermarken Peterbilt und Kenworth in der Hybridtechnologie führend. Dies kann auf dem Weg zu einem saubereren Straßen-güterverkehr eine erhebliche Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Schadstoffemissionen bewirken. Am Ende dieses Jahres wird DAF ebenfalls mit einem Hybrid-Lkw in die Produktion gehen.“

Euro 6

Zu den Schadstoffemissionen: DAF ist der erste Nutzfahrzeughersteller, der bereits alle Motorvarianten in ultrasauberen EEV-

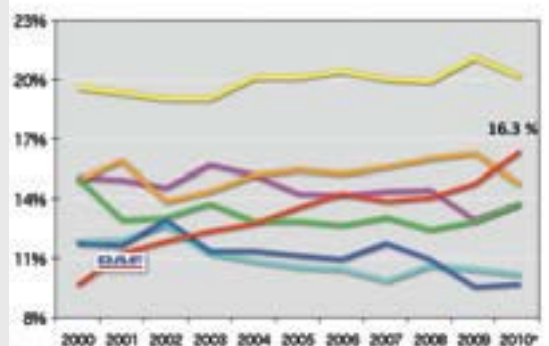
Versionen anbietet. Wo steht DAF in seiner Entwicklung in Bezug auf Euro 6? „Zuallererst ist es gut, die gewaltigen Erfolge der Branche bei den Emissionen zu betrachten“, so Schippers. „Euro 6-Dieselmotoren erzeugen ca. 97 % weniger Rußpartikel und 95 % weniger Stickoxide als die Lkws vor 15 Jahren. Somit erreichen wir bei Dieselmotoren fast ‚Nullemission‘. Es ist noch zu früh, um Aussagen über die Technologien zu treffen, die DAF dafür nutzen wird. Tatsache ist, dass die 12,9-Liter-PACCAR MX-Motoren, die ab diesem Sommer in den Lkws von Peterbilt und Kenworth in den USA angeboten werden, zur Einhaltung der amerikanischen Emissionsrichtlinie EPA10 über die SCR-

In Columbus, Mississippi, steht das neue hochmoderne Motorenwerk kurz vor der Fertigstellung. Damit hat PACCAR unter schwierigen Marktbedingungen eine völlig neue Produktionseinrichtung geschaffen.

Technologie, Abgasrückführung und einen Rußpartikelfilter verfügen. Für Euro 6 haben wir bereits unsere Erfahrungen ausgewertet. Auf dieser Grundlage werden wir die beste Wahl für maximale Zuverlässigkeit, niedrigen Kraftstoffverbrauch und hervorragende Leistung treffen. Und vergessen Sie nicht, dass der Schritt von Euro 5 zu Euro 6 nicht nur einen enormen Einfluss auf den Motor, sondern auf das gesamte Fahrzeug hat. Schließlich muss neue Technik im Fahrzeug intelligent integriert werden. Anscheinend hat sich jeder in der Branche bereits mit der Tatsache abgefunden, dass mit dem Inkrafttreten von Euro 6 Lkws, und damit der Transport insgesamt, aufgrund der neuen erforderlichen Technologien teurer werden.“

Vor acht Jahren war DAF hinsichtlich des Marktanteils der kleinste Anbieter auf dem europäischen Nutzfahrzeugmarkt. Jetzt befindet sich der niederländische Nutzfahrzeughersteller in der Klasse über 15 Tonnen mit einem Marktanteil von 16,3 % auf einem soliden zweiten Platz (in der ersten Hälfte des Jahres 2010). Bei Zugmaschinen ist DAF im EU-Raum mit einem Marktanteil von 21,3 % sogar Marktführer.

Entwicklung der DAF-Marktanteile in der EU >15t zGG



Alcoa Dura-Bright® Räder



**Großartiges Aussehen
EINFACHE PFLEGE**

www.alcoawheels.com

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



ALCOA

VDL Containersystemen BV

VDL Containersystemen BV ist Teil der VDL Gruppe. Das Unternehmen bietet Lösungen für Entwicklung, Produktion, Vertrieb und Kundendienst für Containerumschlagsysteme und Spreader an. Die Produkte von VDL Containersystemen sind in vielen Marktsektoren zu finden, z. B. in der Abfallwirtschaft, im Transportwesen, in der Bau- und Altmetallindustrie, in der Landwirtschaft, in der Rüstungsindustrie sowie bei kommunalen und staatlichen Behörden. Das Unternehmen ist in dieser Branche in den Beneluxstaaten Marktführer. Neunzig Prozent der Systeme werden über ein umfangreiches Händlernetzwerk innerhalb und außerhalb Europas vertrieben. Das Sortiment der Containerumschlagsysteme besteht aus Hakenarmsystemen, Portalarmsystemen und Seilgeräten.



Die VDL Groep ist ein internationales Industrieunternehmen, das sich mit der Entwicklung, Produktion und dem Vertrieb von Halbfabrikaten und Endprodukten beschäftigt. Die VDL Groep beaufsichtigt ihre Betriebsgesellschaften, die so unabhängig wie möglich arbeiten und selbst für ihr Geschäftsergebnis verantwortlich sind, von der Unternehmenszentrale in Eindhoven aus. Die Gruppe umfasst derzeit ungefähr 70 Betriebsgesellschaften mit über 7000 Mitarbeitern.

Die Seilsysteme, die kürzlich dem Sortiment hinzugefügt wurden, sind mit einer Standardkapazität von 15 bis 30 Tonnen ausgelegt und haben eine Standardbodenfreiheit von bis zu 230 mm. Das Einzelgewicht fällt durch die Verwendung von hochwertigem Stahl niedrig aus, wodurch eine hohe Ladekapazität gewährleistet wird. Dank des neu entwickelten Differenzialantriebs mit Integralverriegelung und einer fortschrittlichen Freilauffunktion sind Hebearbeiten auch unter schwierigen Bedingungen möglich. Robust durch den Einsatz hochwertiger Materialien und praktisch durch ein wartungsfreundliches Hydrauliksystem.

Hakenarmsysteme

Die Hakenarmsysteme von VDL sind mit einer Kapazität von 5 bis 40 Tonnen und in verschiedenen Modellen erhältlich. Beim

5-Tonnen-Modell wird das Drehen, Kippen, Heben und Absetzen nur mit einem Zylinder ausgeführt, wodurch sich der Wartungsaufwand verringert.

Portalarmsysteme

Die Portalarmsysteme von VDL sind mit Kapazitäten von mindestens 18 Tonnen erhältlich und können mit einem schnellen und einfachen Netzsystem ausgestattet werden, mit dem Be- und Entladen über eine kleine Funkfernbedienung möglich ist.

Kontinuierliche Verbesserungen

VDL Containersystemen entwickelt und verbessert seine Produkte kontinuierlich weiter. Das Unternehmen ist nach ISO 9001 14000 akkreditiert, und dessen schlanke Produktionsverfahren erhöhen nicht nur die Effizienz, sondern verbessern auch die Qualität im Rahmen eines kontinuierlichen Prozesses. Um eine optimale Qualität garantieren zu können, werden sicherheitsrelevante Komponenten betriebsintern gefertigt.

Weitere Informationen erhalten Sie unter:

www.vdlcontainersystemen.com



Schmitz Cargobull

Dickhäuter in Europa

Schmitz Cargobull ist zum größten europäischen Hersteller von Anhängern und Aufliegern geworden.



Anhänger und Aufbauten mit dem Elefanten im Markenlogo finden sich heute überall auf Europas Straßen. Mit innovativen Produkten und umfassenden Serviceleistungen katapultierte sich Schmitz Cargobull an die Spitze der Trailerbranche.

Sie sind groß, sie sind stark und sie leisten eine Menge. Das trifft nicht nur für Elefanten in der freien Wildbahn, sondern auch für die Anhänger und Aufbauten von Schmitz Cargobull auf den Straßen Europas zu.

Nicht von ungefähr hat sich der norddeutsche Fahrzeugbauer für das Rüsseltier im Markenlogo entschieden.

Was 1892 im münsterländischen Altenberge als kleine Schmiede begann, hat sich heute – weit über 100 Jahre später – zum größten europäischen Anhängerhersteller in der Nutzfahrzeugbranche entwickelt. In den Boomjahren brachte Schmitz Cargobull mehr als 66.000 Fahrzeuge auf die Straße und erwirtschaftete damit einen Umsatz von über zwei Milliarden Euro. Dabei half die konsequente Fokussierung auf standardisierte Produkte im Wachstumsmarkt Sattelaufleger. Jetzt, nach der Wirtschaftskrise, ist die Stimmung noch gedämpft. In Zukunft rechnet das Unternehmen – ohne

„Spitzen“ im Markt jährlich etwa 45.000 Anhänger und Auflieger in Europa verkaufen zu können und einen Jahresumsatz von rund 1,7 Milliarden Euro zu erzielen.

Für die Zukunft erwartet Schmitz Cargobull weiter wachsende Transportvolumen auf der Straße. Besonders in den Konsummärkten Osteuropas dürfte die Transportleistung noch ansteigen und damit sich die Zahl der West-Ost-Verkehre erhöhen. Die wachsende Nachfrage nach Fast-Food- und Frische-Produkte wie Fleisch, Obst und Gemüse oder Molkereiprodukte mache immer mehr Kühltransporte nötig.

Der Trailer-Hersteller will sich einerseits weiterhin der Serienfertigung von Sattelanhängern in hohen Stückzahlen widmen, andererseits aber auch sein flexibles Baukastensystem vermehrt nutzen und kundenspezifische, individuelle Lösungen abseits der Großserie anbieten. Ziel sei es,

die Marktanteile in allen Segmenten weiter auszubauen.

Schmitz Cargobull wäre heute nicht europäischer Marktführer, wenn es nur bei der Produktionsstätte in Altenberge geblieben wäre. Längst hat der Fahrzeugbauer seine Kapazitäten ausgeweitet und produziert an acht modernen Standorten quer durch Europa. In Deutschland ist die Marke mit dem Elefanten in Altenberge, Vreden, Gotha, Toddin und Berlin aktiv. Hinzu kommen Fertigungsstätten in Litauen (Panevezys), Spanien (Zaragossa) und Großbritannien (Harelaw). Alle Werke haben sich auf bestimmte Produktgruppen spezialisiert, um eine industrielle Fertigung zu ermöglichen. Während beispielsweise am Stammsitz Pritschenfahrzeuge vom Band laufen, werden in Vreden Sattelkoffer gebaut. Toddin fokussiert sich auf das Nischensegment Kühlkofferaufbauten für die Lebensmittelbranche und Gotha auf Schüttgut- und Containerfahrzeuge.

Im Segment Sattelkoffer für Lebensmittel- und Kühltransporte nimmt Schmitz Cargobull die Spitzenposition ein. Über 80 Prozent Marktanteil in Deutschland und etwa 40 Prozent in Europa verzeichnet das Unternehmen auf diesem Sektor. Mehr als 100.000 Kühlaufleger mit der Bezeichnung S.KO rollen inzwischen über den Kontinent.

Schmitz Cargobull verfügt über acht Produktionsstätten in Europa. Dies ist das deutsche Werk in Altenberge.



Bei der Serienproduktion verfolgt Schmitz Cargobull eine modulare Plattformstrategie. Hierdurch ist es möglich, auf denselben Montagebändern unterschiedliche Typen zu bauen.

Zu den größten Absatzmärkten von Schmitz Cargobull zählen vorwiegend alle europäischen Länder inklusive Osteuropa sowie der Nahe als auch der Mittlere Osten. Diesen Erfolg hat der Hersteller in erster Linie der Modulbauweise, innovativen Entwicklungen und pfiffigen Details zu verdanken. Ein Beispiel dafür sind die speziell entwickelten Sandwichpaneele aus patentiertem Ferroplast. Aus diesem dampfdiffusionsdichten Werkstoff setzen sich die Kühlkofferrfahrzeuge zusammen. Die Paneele fertigt das Werk Berlin oder Vreden. Sie bestehen aus zwei mehrfach beschichteten und verzinkten Stahlblech-Deckschichten, zwischen denen sich ein sehr dichter Polyurethan-Hartschaumkern befindet. Dieses Patent verhindert, dass sich – anders als in glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) – Wasser ansammeln kann und somit die Isoliereigenschaften im Laufe der Zeit verschlechtern. Die Einzelsegmente lassen sich je nach gewünschter Wandlänge in den Montagewerken individuell und nietfrei aneinander kleben. Das vereinfacht auch die Reparatur, da nach einem Unfall Paneele einzeln ausgetauscht werden können. Die Ferroplast-Technik hat Schmitz Cargobull durch ein Türdichtsystem ergänzt, das dank niedriger Luftleckrate die benötigte Kühlleistung verringert.

Eine Spezialität von Schmitz Cargobull sind Kofferaufbauten für Motorwagen und Anhänger. Neben dem Citysattel mit ein- oder zwei Achsen fordern besonders große Lebensmittelketten verstärkt Kühlkofferaufbauten für Lkw-Fahrgestelle und Zentralachsanhänger im Verteilerverkehr. Diese Gliederzüge bringen mehr Paletten als ein vergleichbarer Sattelzug im Laderaum unter, können aber dank ihrer Durchladetechnik in einem Rutsch von vorn bis hinten zeitsparend beladen werden. Zunehmend bekommen auch immer mehr DAF-Fahrgestelle bei Schmitz Cargobull einen Kühlkoffer-Festaufbau. Die industrielle Anhängerfertigung basiert auf einer modularen Plattformstrategie. Durch die Modulbauweise im Aufbaubereich können somit ohne Neukonstruktion und Produktionsumstellung kleine, mittlere und große Anhänger verschiedenen Typs auf einer Fertigungslinie gleichzeitig montiert werden. Wie in der Lkw-Fertigung erfolgt der Anhänger- und Aufliegerbau bei Schmitz Cargobull ohne Schweißen. Die Chassis werden gebolzt und verzinkt. Auf Wunsch stattet das Unternehmen seine Auflieger mit dem eigenen Rotos-Fahrwerk aus. Serienmäßig gibt es dazu das Roll Stability Programm (RSP) oder optional die dynamische Radstandsveränderung LSP

(Load Spread Program). Sie verhindert, dass bei Teilladungen das Gewicht auf der Antriebsachse überschritten wird. LSP entlastet kontrolliert die dritte Trailerachse. Dadurch wandert der Drehpunkt des Aggregats von der mittleren Achse zwischen die erste und zweite. Das verbessert gleichzeitig das Fahrverhalten sowie den Kurvenlauf des Anhängers. Ein komplettes Paket an Dienstleistungen rundet das Unternehmensprofil des Anhängerherstellers ab. Allen voran sei das flächendeckende Netz eigener, autorisierter Servicepartner erwähnt. Insgesamt 1.200 Vertragspartner sorgen europaweit dafür, dass die Produkte mit dem Rüsseltier am Heck ständig am Laufen bleiben. Eine wichtige Rolle spielen dabei die derzeit rund 40 so genannten Cargobull Trailer Center (CTC). Sie vertreiben Neu- und Gebrauchtfahrzeuge und führen Wartungs- und Reparaturarbeiten durch. Außerdem bieten sie Beratung und Service rund um das Nutzfahrzeug wie Finanzierung, Leasing oder Mietkauf über Cargobull Finance, die Full-Service-Verträge mit Mobilitätsgarantie oder die 24-Stunden-Ersatzteilversorgung von Cargobull Parts & Service an. Vor allem dank dieser Zusatzleistungen bleibt der „Elefant“ in Europa groß, stark und leistungsfähig.

200 Years of Experience at your Service.



DuPont has a long history of involvement with road transport vehicles, especially in providing paint technologies for manufacturing and repair.

DuPont has been the leading player in this sector for several decades, developing solutions that perfectly answer industrial demands for high performance and durability, while still respecting the environment.

Solutions that include patented DuPont technology for using the same topcoat quality, such as DuPont™ Imron®, on both metal and plastic cab components. Solutions that the DuPont™ Imron® range also provides to the aftermarket.

Solutions that allow a perfect match of any colour, any time, anywhere in the world.

DuPont CoatingSolutions benefits from being part of a large company, with comprehensive technical expertise, extensive R&D resources and a high level of consulting experience on new projects. Our world-wide service network ensures these benefits are available wherever they are needed.

Taking advantage of these strengths, Paccar relies on DuPont CoatingSolutions to supply superior coating solutions for their DAF, Leyland, Kenworth and Peterbilt vehicles.

Whether you build trucks or repair them, DuPont CoatingSolutions can make it work for you.

Visit DuPont CoatingSolutions today, and let's make the future together:

<http://coatingsolutions.dupont.com>



CoatingSolutions

Elst Transport zeigt sich zufrieden mit DAF und Saxas „Ich werde zwei weitere bestellen!“



Im Jahr 2003 gründeten Vater und Sohn Piet und Danny van Loon das außerhalb des niederländischen Roosendaal operierende Unternehmen Elst Transport. Heute, sieben Jahre später, verfügen Sie über einen Fuhrpark mit 33 Fahrzeugen und 35 Mitarbeiter. Eine Erfolgsgeschichte mit einer soliden Basis. „Wir sind ein glaubwürdiger Partner für unsere Kunden.“

Elst Transport konzentriert sich hauptsächlich auf den Transport und die Auslieferung von Scharnieren und Schlössern für die Baubranche. „Wir beliefern Baustellen, Bauunternehmen und Bautischlereien“, sagt Direktor Danny van Loon. „Unsere Fahrzeuge legen täglich 300 bis 400 Kilometer zurück.“

Vertrauen in das Morgen

Der Erfolg des Familienunternehmens kann mit einem Wort zusammengefasst werden: Vertrauen. „Unser Motto ist ,Vertrauen in

das Morgen“, sagt Van Loon. „Und selbstverständlich vermitteln wir dieses Vertrauen unseren Kunden u. a. durch einen hervorragenden Kundendienst, doch vor allem durch Zuhören und Zusammenarbeit mit unseren Kunden. Wir stehen in ständigem Dialog mit unseren Kunden, und das schafft Vertrauen. Dies ist einer der Gründe, warum wir es weitgehend unbeschadet durch die Rezession geschafft haben.“

DAF LF

Der Fuhrpark von Elst Transport umfasst 13 Lieferwagen und 20 Verteiler-Lkws der Baureihe DAF LF. „Bei der Auswahl der Fahrzeuge haben wir uns sämtliche Alternativen angesehen. Nur der LF hat all unseren Anforderungen entsprochen: eine hervorragende Verbindung von günstigem Kraftstoffverbrauch, Fahrerkomfort und Zuverlässigkeit. Wobei man ihre Erscheinung nicht auslassen darf: Hierbei handelt es sich um attraktive Fahrzeuge, die Qualität vermitteln. Und genau danach hatten wir gesucht.“

Aufbauhersteller Saxas

Die LFs verfügen alle über einen Aufbau des deutschen Unternehmens Saxas sowie eine Hebebühne. Warum Saxas? „Es gab mehrere Gründe“, erklärt Van Loon. „Zuallererst: Qualität. Es handelt sich um sehr solide Aufbauten aus robusten Materialien, die über ein hervorragendes Finish verfügen und gleichzeitig nicht zu schwer sind. Genau wie bei der Auswahl der Lkws haben wir uns verschiedene Alternativen angesehen, sind jedoch zu dem Schluss gekommen, dass der Saxas-Aufbau einfach perfekt ist. Und er sieht toll in Kombination mit dem LF aus, nicht wahr? Ich bin so zufrieden mit diesen Fahrzeugen, dass ich morgen zwei weitere bestellen werde.“

Ein Ansprechpartner

Ein weiterer wichtiger Grund für die Wahl des Saxas-Aufbaus liegt im Komfort. Van Loon: „Das Fahrgestell wird zum Saxas-Werk in Deutschland gebracht, wo es komplett fertiggestellt wird. Anschließend wird das Endprodukt an den Händler geliefert, der den Lkw wiederum an uns ausliefert. Der gesamte Prozess wird vom Händler überwacht, und er ist unser einziger Ansprechpartner. Wir erhalten ein einsatzbereites Produkt, mit dem wir einfach vom Hof fahren können.“

Saxas, mit Sitz im deutschen Werdau, wurde im Jahr 2004 von Mitarbeitern des ehemaligen Unternehmens Kugel Werdau gegründet. In nur sechs Jahren hat sich Saxas zu einem führenden europäischen Hersteller von Aufbauten und Aufliegern für Verteilerfahrzeuge entwickelt. Eines der bekanntesten Saxas-Produkte ist der Integralkofferaufbau, von dem die Deutsche Post mehr als 20.000 Stück bestellt hat.

„Mission Impossible“ für Goodyear?

Neuer Anhängerreifen spart

Im Laufe der vergangenen Jahrzehnte hat die Reifenindustrie Reifen entwickelt, die in allen Aspekten besser als ihre Vorgänger sind. Die neuen Generationen bieten beispielsweise kürzere Bremswege auf nasser Straße.



Reifen spielen eine wichtige Rolle bei der Verringerung des Kraftstoffverbrauchs. Deshalb gehen immer mehr Transportunternehmen bei der Auswahl der richtigen Reifen für ihre Lkws mit größerer Sorgfalt vor. Dennoch haben laut Mike Beckers, Kundenbetreuer bei Goodyear Dunlop Europe, auch Anhängerreifen eine Schlüsselrolle bei der Bestimmung des Kraftstoffverbrauchs inne.



Mike Beckers: „Anhänger- und Aufliegerreifen spielen in Bezug auf den Kraftstoffverbrauch ebenfalls eine wichtige Rolle.“

„Bei einer standardmäßigen 40-Tonnen-Kombination bestehend aus Zugmaschine und Auflieger sind die Anhängerreifen für ca. 50 % des Rollwiderstands verantwortlich“, sagt Beckers. „Leider tendieren Transportunternehmen dazu, diesen Reifen weniger Aufmerksamkeit zu zollen. Dies bedeutet, dass potenzielle Einsparmöglichkeiten verloren gehen.“

Neuer Anhängerreifen

Die Reifenindustrie ist sich ihrer Aufgaben bewusst. Reifen mit einem geringen Rollwiderstand für Auflieger und Anhänger sind bereits seit geraumer Zeit auf dem Markt und werden, genau wie Lkw-Reifen, kontinuierlich weiterentwickelt. So führte Goodyear beispielsweise im Juni einen neuen Anhängerreifen ein: den Marathon LHT II (Long Haul Trailer II; Fernverkehrsanhängler II). Dieser Reifen hat einen deutlich geringeren Rollwiderstand als sein Vorgänger. „Der Marathon LHT besaß bereits einen niedrigen Rollwiderstand, sodass es eine

gewaltige Herausforderung für die Entwickler war, diesen noch weiter zu verringern. Teilweise war das darauf zurückzuführen, dass andere Eigenschaften wie Kilometerleistung, Bremsweg auf nasser Straße und Geräuschentwicklung ebenso wichtige Aspekte für die Reifenentwicklung waren“, sagt Beckers. „Unter uns nannten wir das Projekt ‚Mission Impossible‘.“

Reifenlabel

Nichtsdestotrotz liegt das Ergebnis nun vor: Der Marathon LHT II übertrifft bereits die gesetzlichen Anforderungen, die die EU ab 2012 an Reifen stellt. „Ab diesem Datum können nur noch Lkw- und Anhängerreifen verkauft werden, die über ein Label mit Informationen über den Rollwiderstand, die Bremsleistung auf nasser Straße und die Geräuschentwicklung verfügen“, erklärt Beckers. „Dieses Reifenlabel wird den Kunden dabei helfen, ihren Anforderungen entsprechende Reifen auszuwählen. Dadurch können sie Kosten sparen, und die Umwelt profitiert ebenfalls davon.“

Silica

Der Einsatz neuer Materialien kann den Rollwiderstand von Reifen erheblich senken. So z. B. durch den Einsatz von Silica (Kieselsäure) im Gummi der Reifenlauffläche. Aber

Kraftstoff

hat das keine Auswirkungen auf die anderen Eigenschaften des Reifens? „Eine Verbesserung des Rollwiderstands wird nicht ausschließlich durch den Einsatz von Silica erreicht“, sagt Beckers. „Sie wird auch durch die Optimierung des Karkassendesigns und durch den Einsatz von verbessertem Stahldraht erreicht. Beim Rollwiderstand handelt es sich eigentlich einfach nur um Wärmeentwicklung im Reifen. Durch die Verwendung fortschrittlicher Computermodelle können wir erkennen, wo diese Wärme entsteht, und mit diesem Wissen können wir einen Reifen entwickeln, der die Wärmeentstehung minimiert und dadurch den Rollwiderstand senkt. Gleichzeitig können wir diese Technologie dazu nutzen sicherzustellen, dass die anderen Eigenschaften dadurch nicht negativ beeinflusst, sondern dass sie noch verbessert werden.“

Entwicklung

Im Laufe der vergangenen Jahrzehnte hat die Reifenindustrie Reifen entwickelt, die in allen Aspekten besser als ihre Vorgänger

sind. Neue Reifengenerationen hatten beispielsweise ein geringeres Gewicht, einen niedrigeren Rollwiderstand, kürzere Bremswege auf nasser Straße, eine geringere Geräuschentwicklung, eine höhere Kilometerleistung und eine größere Langlebigkeit. Ist dieser Entwicklung eine Grenze gesetzt?

„Ganz sicher nicht“, sagt Beckers.

„Natürlich sind wir stolz auf den Marathon LHT II. Obwohl er ein gutes Beispiel für den Fortschritt ist, ist dieser Reifen mit Sicherheit nicht das Ende der Entwicklungsarbeit. Von den Kunden und vom Gesetzgeber werden immer strengere Anforderungen an die Reifen gestellt. Und diese beziehen sich nicht nur auf die Leistung der Reifen, sondern beispielsweise auch auf die Auswirkungen auf die Umwelt. Natürlich tun wir unser Bestes, diese zu minimieren. Das bezieht sich sowohl auf den Herstellungsprozess als auch auf die Materialien, die bei der Reifenherstellung zum Einsatz kommen. Ganz sicher ist das Ende unserer ‚Mission Impossible‘ noch nicht in Sicht.“



Der Marathon LHT II übertrifft bereits die gesetzlichen Anforderungen, die die EU ab 2012 an Reifen stellt.

„Würden Sie als Fallschirmspringer auf Zuverlässigkeit verzichten?“



Halle 26 B04



Verlangen Sie DHOLLANDIA Hubladebühnen!

Der feine Unterschied:

- ▶ keine Elektronik
- ▶ Kolbenstangen aus Edelstahl
- ▶ 24h Telefon Support durch eigene Techniker - Europaweit!
- ▶ DAF - Partner 2010



DHOLLANDIA
HUBLADEBÜHNEN

DHOLLANDIA Deutschland GmbH
Biedenkamp 4, D-21509 Glinde
Telefon: +49 40 76 11 96-0
www.dhollandia.de

**DHOLLANDIA Hubladebühnen – Mit den zuverlässigsten Bühnen wurden wir zum Marktführer in Europa!
Bestes Preis-Leistungsverhältnis und geringe Unterhaltskosten**

Meiller arbeitet eng mit der Lkw-Industrie zusammen:

„Mit dem Zuhören fängt



Das Logo von Meiller – ein stilisierter Amboss – erinnert an das Entstehen des Unternehmens als Schmiede im Jahr 1850. Mit der Erfindung einer Zahnstangenwinde und dem Montieren eines Kippers auf einem Lkw legte Lorenz Meiller 1907 die Grundlage für ein Unternehmen, dessen Kipper bis zum heutigen Tag einen ausgezeichneten Ruf genießen. Enge Zusammenarbeit mit der Lkw-Industrie hat einen entscheidenden Stellenwert.



Uwe Meißner: „Wir haben auf vielen Gebieten das Niveau von Null-Fehlern erreicht.“

Uwe Meißner – bei Meiller für Technik und Produktion zuständig – weiß, warum das Unternehmen seit so langer Zeit so erfolgreich ist: „Wir wissen, wie man das Know-how und Können des Lkw-Herstellers so mit den Kundenwünschen kombiniert, dass robuste und effiziente Transportlösungen entstehen. Zuhören ist dabei sehr wichtig. Hören auf die Kunden, die in ihrem Arbeitsalltag viel Wissen und Erfahrung mit ihren Bau- oder Müllfahrzeugen sammeln, aber auch Hören auf die Lkw-Hersteller, mit denen wir bereits in einem sehr frühen Stadium in der Entwicklung neuer Modelle zusammenarbeiten. So auch bei DAF. Wird dort mit der Entwicklung eines neuen Kipperfahrgestells begonnen, konstruieren wir einen passenden Hilfsrahmen, auf dem der Kipper später befestigt werden kann. Zu einer Herausforderung wird es durch die immense Vielfalt an Fahrgestell- und Aufbauvarianten.“

Digitale Mockups

Gemeinsam mit den Kollegen in der Lkw-Industrie werden bei der Entwicklung neuer Fahrzeugtypen so genannte „digitale Mockups“ (DMU) verwendet. „Anhand von 3D-Modellen prüfen wir, dass Aufbau und Hilfsrahmen nirgendwo mit dem Fahrgestell des Lkw in Konflikt geraten“, fährt Uwe Meißner fort. „Lkw-Hersteller haben dabei übrigens weniger Spielraum zum Anpassen als wir, denn bestimmte Komponenten am Fahrgestell lassen sich nun einmal nicht ohne Weiteres verschieben. Wenn die DMU-Prüfung erfolgreich war, werden Fahrgestell und Hilfsrahmen mit Hilfe des sog. Finite-Elemente-Verfahrens analysiert. Mit diesem Rechenverfahren können z. B. die Festigkeitseigenschaften von komplizierten Konstruktionen berechnet werden. „In dieser Phase untersuchen wir eingehend, wie sich das Fahrgestell unter verschiedenen Bedingungen in Bezug auf unsere Komponenten verhält.“

Welches sind eigentlich die neuesten Trends in der Welt der Kipper? „Bei Kipperaufbauten geht es in erster Linie um Eigenschaften wie universelle Einsetzbarkeit, Funktionalität, Lebensdauer, Wartungsfreundlichkeit und guter Service“, erläutert Meißner. „Das war schon immer so, und wird immer so bleiben. Gleiches gilt für die wirtschaftlichen Aspekte. So suchen wir

es an“



Neben der Hauptverwaltung in München-Moosach hat Meiller Werke in Karlsruhe, Ulm und Düsseldorf. Daneben verfügt das Unternehmen über Fertigungsanlagen in Österreich, Polen, Tschechien und der Türkei. Das Familienunternehmen beschäftigt rund 1500 Mitarbeiter, und im Spitzenjahr 2008 wurden gut 50.000 Tonnen Stahl verarbeitet.

ständig nach Möglichkeiten, Gewicht zu sparen, um die Nutzlast zu optimieren, aber das darf natürlich nicht auf Kosten der Robustheit gehen. Denn hier handelt es sich in 99 von 100 Fällen um schweren Einsatz. Ein Trend ist in den letzten Jahren sehr deutlich zu erkennen: die zunehmende Bedeutung des Aspekts Sicherheit. Eine unserer neuesten Entwicklungen auf diesem Gebiet ist die Fernbedienung. Statt mit den Hebeln neben seinem Sitz kann der Fahrer den Kipper jetzt in einem Umkreis von 15 Metern rund um das Fahrzeug bedienen. Das macht die Arbeit bequemer und sicherer, und es spart zudem Platz im Fahrerhaus. Bei DAF haben wir inzwischen einige Fahrzeuge mit Fernbedienung ausgestattet. Dort steht man neuen Lösungen immer aufgeschlossen gegenüber.“

„Null Fehler“

Das „Herz“ eines jeden Kippers ist die Hydraulikpumpe. Die Pumpe bezieht Meiller nicht bei einem Zulieferer, sondern sie wird in München in eigener Regie gefertigt.

„Dabei verwenden wir Ventilsitze“, sagt Uwe Meißner zu den besonderen Eigenschaften. „Im Gegensatz zu Gleitlagern weisen sie eine sehr gute Beständigkeit gegen das Eindringen von z. B. Sand auf. Zudem kommen wir ohne Ölfilter aus. Das spart Wartung und verringert Stillstandzeiten. Niedrige Kosten, maximaler Einsatz – unsere Kunden stellen dieselben Anforderungen wie an den Lkw selbst. Erfolgreich sein kann man nur, indem man höchste Qualität liefert. Davon ist auch unsere Produktion durch und durch geprägt. Für alle Fehler, Probleme und Qualitätsmängel, die uns morgens um acht Uhr bekannt sind, muss spätestens bis um halb drei am Nachmittag eine Lösung gefunden sein. Dank kontinuierlicher Prozessoptimierung haben wir in der Produktion von Hydraulikpumpen auf vielen Gebieten bereits die Fehlerquote Null erreicht.“

IAA Hannover
23.-30. September 2010
Halle 27, Stand C 28
Freigelände Süd,
Stand F 30

FRIGOBLOCK

Technology at its best

50% weniger
CO₂
durch
Generatorantrieb

- 50% weniger Treibhauseffekt
- 50% weniger Energieverbrauch
- 90% weniger Lärm- und Abgasemission



Die leistungsstärksten, wirtschaftlichsten, umweltfreundlichsten Transportkältemaschinen

FRIGOBLOCK Grosskopf GmbH • Tel. +49 (0) 2 01 / 61 30 10 • www.frigoblock.de

In der Gemeinde Bottrop fallen jede Woche 800 Tonnen Haushaltsmüll an „Der DAF CF75 ist eine



Seit 15 Jahren entwickelt und fertigt die HN Schörling GmbH in Wildeshausen Entsorgungssysteme für Kommunen und die Privatwirtschaft. Ihre innovativen Produkte, die ausgeklügelte Technik und die modulare Bauweise wissen Kunden wie die BEST AöR in Bottrop zu schätzen.

Der Erfolg eines Unternehmens hängt nicht von seiner Größe ab. Das beweist einmal mehr die HN Schörling GmbH in Wildeshausen. Statt mit Größe wartet der Spezialist für Müllfahrzeuge mit guten Ideen, qualitativ hochwertigen Produkten, Schnelligkeit, Flexibilität und einer erfahrenen Mannschaft auf. Damit gelingt es zunehmend Kunden zu gewinnen und Marktanteile zu erobern.

Die Ein-Mann-Systeme der Marke HS (für Hüffermann Schörling) gehören von Beginn an zum Kerngeschäft der Wildeshausener. Die HS Seitenlader der Speedline-Serie zeichnen sich durch eine automatische Schüttung zum Laden von Müllgroßbehälter mit 80 bis 2.300 Liter aus. Der HS Frontlader als Sammelsystem für Industrie- und Gewerbeabfälle lässt sich mit 22-30 Kubik-

meter große Wechselcontainer oder mit Festaufbauten für bis zu 43 Kubikmeter Volumen kombinieren.

Darüber hinaus bringt HN Schörling seit 2005 eigene Liftersysteme mit manueller oder automatischer Schüttung und klassische Hecklader für 7 bis 28 Kubikmeter Haus- und Gewerbemüll auf den Markt. In diese Kategorie fällt auch der Bestseller namens HS Cityloader 21. Die Zahl 21 steht für die Menge an Müllvolumen in Kubikmeter, das der Sammelbehälter aufnehmen kann. Der Hecklader basiert auf Fahrgestellen mit Nachlaufachse und rund 3,50 Meter Radstand. Durch seine kompakte Bauweise lässt sich der Cityloader in Stadtgebieten einsetzen, die früher allein Müllsammel-fahrzeugen mit nur zwei Achsen vorbehalten waren.

Die Bottroper Entsorgungsabteilung ist fest von den Vorteilen des auf dem DAF-Fahrgestell basierenden HS Cityloader 21 überzeugt und verfügt nun in ihrem Fuhrpark über vier dieser Müllabfuhrfahrzeuge.

„Für den Cityloader 21 bietet der DAF CF75 eine ideale Basis. Kein anderer Lkw-Hersteller verfügt heute serienmäßig über ein Fahrgestell mit den Maßen und Gewichten, wie wir sie brauchen“, gerät Dr. Lothar Stach, Geschäftsführer von HN Schörling, ins Schwärmen. Elf Tonnen Nutzlast und ein Radstand von 3,45 Meter seien bei vielen höchstens als Sonderwunsch und verbunden mit teuren Änderungsarbeiten am Rahmen zu bekommen. Mit dem serienmäßigen DAF-Fahrgestell lasse sich mühelos ein Wendekreis von 13,85 Meter realisieren.

Von den Fähigkeiten des HS Cityloader 21 auf DAF-Basis ist die Bottroper Entsorgung und Stadtreinigung AöR – kurz BEST – überzeugt. Die Anstalt des öffentlichen Rechts (AöR) hat inzwischen vier dieser Müllsammelfahrzeuge in den Dienst gestellt. Weitere könnten bei Ersatzbedarf folgen. „Der geringe Wendekreis war eines der Hauptargumente für den ersten DAF mit HN Schörling-Aufbau“, versichert Dirk

ideale Basis“



Schramm, Diplom-Verwaltungswirt und bei der BEST AöR für den Fuhrpark verantwortlich. Hinzu komme, dass DAF als einer der ersten Lkw-Hersteller besonders saubere EEV-Fahrzeuge mit zusätzlichem Rußpartikelfilter anbieten konnte. Und selbst preislich hätte der Dreiaxser mit Cityloader-Aufbau im Vergleich zum Wettbewerb eine gute Figur gemacht. Im Einsatz zeigten sich weitere Vorteile. „Unsere vier DAF verbrauchen weniger Diesel als die übrigen 16 Müllautos anderer Fabrikate“, versichert Schramm. Zudem würden sie zuverlässig arbeiten. Ausfälle habe es bislang keine gegeben. Auch die Verarbeitung von DAF-Chassis und Cityloader-Aufbau sei lobenswert.

Ausgestattet sind die DAF CF75 mit 310 PS starkem Dieselmotor, komfortabel zu bedienendem Sechsgang-Automatikgetriebe und Sleeper-Cab-Fahrerhaus. Für den städtischen Einsatz wählte die BEST AöR eine gelenkte Nachlaufachse hinter der Antriebsachse. Das macht das Fahrzeug äußerst wendig auf engen Straßen und Plätzen im Innenstadtbereich, erhöht die Nutzlast und verringert den Reifenverschleiß bei Kurvenfahrt.

Vom Cityloader hat HN Schörling bereits über 500 Exemplare ausgeliefert. Jetzt

steht sein nochmals verbesserter Nachfolger, der HS Hecklader „Olympus“, in den Startlöchern. Erstmals wurde der neue Hecklader auf der IFAT 2010 in München einem breiten Publikum gezeigt. Er dürfte das letzte neue Modell von HN Schörling am alten Standort in Wildeshausen sein. Anfang September dieses Jahres hat der Hersteller die erste von zwei Produktionshallen am neuen Standort im Eco-Park Emstek an der Autobahn A1 in Betrieb genommen. Dort könnten das HN Schörling-Team mit seinen 168 Mitarbeitern pro Jahr bis zu 350 Müllaufbauten produzieren. Größer kann manchmal doch schöner sein.

Viele Kunden schätzen die innovativen Produkte, die zuverlässige Technik und das modulare Design.



Die Müllabfuhr in Bottrop beginnt morgens um 7 Uhr. Etwa 45.000 Haushalte der Stadt gilt es von Haus- und Sperrmüll, Papier, Biomüll oder anderen Wertstoffen zu befreien. 800 Tonnen Müll fallen bei ihnen pro Woche an. Zur besseren Koordination hat die BEST AöR ihre Stadt in sechs Entsorgungsbezirke aufgeteilt. In jedem warten zirka 1.200 Mülltonnen darauf, von einem der insgesamt 20 BEST-Müllsammelwagen geleert zu werden. Die legen zwischen 50 und 220 Kilometer am Tag zurück.

ökologie **liebt** ökonomie

Abgaskatalysatoren, Lacke, Kunststoffe und weitere Produkte der BASF helfen dabei, Fahrzeuge leichter, sparsamer und gemäß strenger Umweltauflagen zu bauen. Das bedeutet weniger Abgase und Emissionen, weniger Kraftstoffbedarf und so mehr Geld im Portemonnaie. Wenn die Umwelt schützen zugleich Geld sparen kann, dann ist das Chemie, die verbindet. Von BASF.



Besuchen Sie www.catalysts.basf.com/mobilesources für mehr Informationen zu unseren Katalysatoren. Unter www.automotive.basf.com finden Sie noch mehr automobilen Lösungen von BASF.

 **BASF**
The Chemical Company

Hubert Knümann sen. Containerdienst in Bottrop: **„Gute Zusammenarbeit führt zu einer perfekten Kombination“**



Hans-Peter Knümann: „Wir waren von Anfang an sehr angetan von der Kombination Fahrzeug und Aufbau.“

Unternehmen neben acht Lkws über eigene Bagger und Radlader, aber auch über ein Gelände, wo der Abfall umgeladen und sortiert werden kann. „Wir leisten ganz klar mehr als nur Abholen und Wegbringen.“

Gute Aufbaumöglichkeiten

Firmeninhaber Hans-Peter Knümann entschied sich zur Anschaffung eines DAF CF75.360 4x2, der von Gergen-Jung mit einem Container-Absetzkipper ausgestattet wurde. „Die Profis bei Gergen-Jung waren übrigens voller Lob über die hervorragenden Aufbaumöglichkeiten des DAF-Fahrgestells“, sagt Hans-Peter Knümann. „Das stabile, aber leichte und völlig flache Fahrgestell scheint wie geschaffen für den Aufbau. Auch die elektrischen Anschlüsse und die Anschlussmöglichkeiten für die Zapfwelle erwiesen sich als optimal.“ Nicht nur darüber äußert sich der Geschäftsführer des Containerdienstes aus dem Ruhrgebiet begeistert. Die gesamte Zusammenarbeit mit DAF lief wie am Schnürchen. Es fing bereits mit der kompetenten Beratung des Verkäufers beim Händler an. Bei den Probefahrten und der professionellen Zusammenarbeit zwischen DAF und Gergen-Jung ging es nahtlos so weiter, und es reicht bis zum Einsatz in der täglichen Praxis.“

Wie gut das Fahrgestell eines DAF beispielsweise mit einem Absetzkipper harmoniert, ist bei der Firma Hubert Knümann sen. Containerdienst in Bottrop zu sehen. „Wir waren von Anfang an ganz begeistert von dieser Kombination.“

Der Absetzkipper TAK 20 Adonis² hat eine technisch mögliche Hublast von 13,5 Tonnen und kann Container mit einer Größe von 5 bis 20 Kubikmetern heben.

Vor 80 Jahren begann das Unternehmen mit Pferd und Wagen zum Transport von Kartoffeln und Steinkohle, heute spezialisiert sich die Firma Knümann auf das Anliefern und Abholen von Abfallcontainern in allen gängigen Größen. Das Unternehmen verfügt über nicht weniger als 500 Container für Abfälle aller Art – von Sondermüll bis hin zu Papier. Für die Verarbeitung verfügt das

Der Absetzkipper TAK 20 Adonis² hat eine technisch mögliche Hublast von 13,5 Tonnen und kann Container von 5 bis 20 m³ Größe heben. Der komplett verzinkte Aufbau ist mit einer Funkfernbedienung ausgestattet. „Für den Fahrer ist die tägliche Arbeit damit deutlich einfacher und sicherer geworden“, fährt Knümann fort, „Er kann jetzt außerhalb des Fahrerhauses be- und entladen und behält alles viel besser im Blick.“ Der Radstand des DAF CF75 ist auf 3,60 Meter verkürzt, wodurch das Fahrzeug sehr wendig ist. „Besonders begeistert sind wir auch vom PACCAR PR-Motor, der mit seinen 9,2 Litern Hubraum und sechs Zylindern 360 PS liefert“, so Knümann. „Der Motor hat ein angenehm hohes Drehmoment. Damit sind wir in der Lage, ohne Probleme schwere Anhänger anzukoppeln. Und auch der sparsame Kraftstoffverbrauch sowie die erstklassige Sicht aus dem Fahrerhaus überzeugen.“



Europas Nummer 1 bei Sattelzugmaschinen hat 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