

TruckTime Powered by DAF

AUSGABE 01 2010



Zur Sache



Mathias Krage
Präsident des Deutschen
Speditions- und Logistikverbands

„Grüne Logistik entwickelt sich immer mehr zum Wettbewerbsfaktor und wird in Zukunft bei der Auftragsvergabe sogar das ‚Zünglein an der Waage‘ sein.“

GRÜNE LOGISTIK:

Wachstum garantiert

Grüne Logistik – werbewirksames Schlagwort oder richtungsweisende Entwicklung für das Speditions-gewerbe? Eine neue Studie beleuchtet, wie Speditoren mit dem grünen Trend in der Praxis umgehen.

Alle sprechen von Grüner Logistik. Doch haben auch alle das Gleiche im Sinn? Eine Studie im Auftrag des Deutschen Speditions- und Logistikverbands (DSLVB) beweist nun: Das Verständnis darüber, was Grüne Logistik nun letztendlich ausmacht, ist alles andere als eindeutig. Für manche gehören bereits Effizienzmaßnahmen wie die Bündelung von Sendungen, Touren- und Auslastungs-optimierungen dazu. Andere wiederum zählen ausschließlich umweltschutzspezifische Maßnahmen zur Grünen Logistik. Die Autoren der Studie haben mit zwei Begriffen versucht, diese beiden Ansichten zu beschreiben. Dabei unterscheiden sie auf der einen Seite grüne Logistikaktivitäten, wozu die bereits genannten Optimierungen logistischer Prozesse zählen. Auf der anderen Seite steht das Angebot „echter“ grüner Logistikprodukte, bei denen hauptsächlich auf die Verminderung umweltschädigender Einflüsse geachtet wird. Konkret zählt beispielsweise die Verminderung schädlicher Emissionen wie CO₂ oder Ruß dazu. Ebenfalls zu den grünen Logistikprodukten zählt das Angebot, die prozessbedingten Emissionen durch den Kauf von Umweltzertifikaten zu kompensieren. Diese Zertifikate finanzieren beispielsweise Klimaprojekte, wie Aufforstung, Solar- oder Windenergie-Anlagen.

Immerhin 86 Prozent der befragten Logistiker sind der Meinung, dass nur die oben genannten grünen Logistikprodukte einen ökologischen Mehrwert schaffen, den man dem umweltbewussten Verleger auch als Grüne Logistik „verkaufen“ kann. Allerdings sind es dann doch nur 25 Prozent der befragten Speditoren, die grüne Logistikprodukte auch wirklich anbieten. Die meisten – nämlich 83 Prozent – betreiben grüne Logistikaktivitäten im Windschatten der Wirtschaftlichkeit. Unter diese Aktivitäten fällt auch die Anschaffung emissionsarmer LKW, die mit der Erfüllung strenger Abgasnormen wie z.B. EEV die Umwelt schonen und gleichzeitig durch günstigere Mautklassen und staatliche Förderung zur betrieblichen Kostensenkung beitragen.

Mangelnde Bereitschaft der Verleger

„Das Speditions-gewerbe hat auf jeden Fall seine Verantwortung für den Erhalt der Umwelt erkannt und bekennt sich dazu“, kommentiert DSLVB-Präsident Mathias Krage die Studienergebnisse. Allerdings gilt es auch, Hürden zu überwinden. Das größte Hemmnis, umweltfreundliche Logistik konsequent durchzusetzen, sehen die Speditoren in zwei wesentlichen Punkten: Zum einen mangelt es an der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur (z.B. Verkehrsbehinderungen) und dem fehlenden Angebot alternativer Verkehrsträger (z.B. kombinierter Verkehr). Zum anderen ist es aber auch die geringe Bereitschaft der Kunden, höhere Transportpreise, z.B. für CO₂-Kompensations-



maßnahmen zu zahlen. In Bezug auf die mangelnde Wertschätzung Grüner Logistik bei den Verlegern zeigt sich Mathias Krage jedoch optimistisch: „Klimaschutz und Wertewandel werden auch in der Logistik bewirken, dass wie bei Markenartiklern langfristig nur noch nachhaltig produzierte Dienstleistungen gekauft werden.“ Der Verbands-Präsident ist sich sicher: Grüne Logistik entwickelt sich immer mehr zum Wettbewerbsfaktor und wird in Zukunft bei der Auftragsvergabe sogar das „Zünglein an der Waage“ sein.

Grüne Produkte & grüne Produktion bei DAF

Umweltschutz hat in den letzten Jahren unter den logistischen Leistungsmerkmalen wie Preis, Zuverlässigkeit und Flexibilität den stärksten Bedeutungszuwachs erfahren und wird die gesamte Branche auch in Zukunft maßgeblich beeinflussen. DAF Trucks begegnet sowohl dem ökonomischen wie auch ökologischen Bedarf europäischer Speditoren mit einer kompletten Produktpalette emissionsarmer EEV-Fahrzeuge. Die saubere Motorengeneration liegt z.B. im Ausstoß von Rußpartikeln nochmals deutlich unter der Euro 5-Norm und teilweise sogar unter dem von gasbetriebenen Fahrzeugen. Erst seit kurzem bietet der niederländische Nutzfahrzeughersteller den ersten serienmäßigen EEV-Vierzylindermotor in seiner kleinen LF-Baureihe an. Doch Umweltschutz beschränkt sich bei DAF nicht nur auf die Produkte, sondern gilt für den gesamten Produktionsprozess: So war DAF Trucks N. V. 1998 weltweit einer der ersten LKW-Produzenten, der im Eindhoven Werk über ein nach ISO 14001 zertifiziertes Umweltschutzsystem verfügte. Das freiwillige Engagement reicht dabei von einer drastischen Reduzierung der Abfallmenge über den Einsatz von Lacken auf Wasserbasis bis hin zur Verwendung von Kanalwasser für Kühlprozesse.

Egal, ob im Betrieb oder auf der Straße: Um das Thema Grüne Logistik kommt das Gewerbe in Zukunft nicht mehr herum. Die Frage, ob ein Unternehmen innovative Umweltschutzkonzepte anbietet oder nicht, wird in wenigen Jahren wettbewerbsentscheidend sein.



Tipps und Termine

Messen/Tagungen/Ausstellungen

19.–25.04.2010, München
29. Internationale Fachmesse für Baumaschinen, Baustoffmaschinen, Bergbaumaschinen, Baufahrzeuge und Baugeräte – BAUMA 2010
www.bauma.de

20.04.2010, Berlin
Tag der Transportlogistik:
Motor des Unternehmenserfolgs!
julia.klar@dvvmedia.com

22.–23.04.2010, Bremerhaven
Bremer Logistiktag 2010
www.kieserling-stiftung.de

27.–30.04.2010, Moskau
Transrussia – 15th International Transport & Logistics Exhibition
www.transrussia.ru

21.05.2010, Köln
Workshop Lean Logistic der Huppertz-Gruppe
www.huppertz.de

25.–28.05.2010, Barcelona
SIL 2010 – 12th International Logistics and Material Handling Exhibition
www.silbcn.com



Profil **MX-Motor jetzt auch in Kenworth und Peterbilt**

Nach einem erfolgreichen 50-Millionen-Meilen-Testprogramm kommen die in Eindhoven entwickelten PACCAR MX-Aggregate auch in den amerikanischen Kenworth- und Peterbilt-Trucks zum Einsatz.

Normalerweise werden Trends jenseits des großen Teichs gesetzt, bevor sie zu uns herüberschwappen. Im Fall des in Eindhoven entwickelten PACCAR MX-Motors ist das umgekehrt: Ab Sommer diesen Jahres baut PACCAR dieses Aggregat auch in die US-Marken Kenworth und Peterbilt ein. Die MX-Motoren haben sich hierzulande bereits erfolgreich in DAF XF105 und CF85 bewährt. Der steigende Anspruch an Effizienz und Sauberkeit auf dem amerikanischen Fahrzeugmarkt hat PACCAR, die Muttergesellschaft von DAF, dazu bewogen, die MX-Serie auch in die berühmten US-Trucks einzubauen.

Die 380- bis 485-PS-starken Motoren mit 2400 Nm Drehmoment entsprechen den Emissionsrichtlinien der US-Umwelt-schutzbehörde (EPA).

Mit über 50 Millionen Testmeilen unter schwierigsten Bedingungen hat sich der MX-Motor für den nordamerikanischen Markt mehr als bewährt. Auch in den US-Trucks kommt die SCR-Abgasnachbehandlung zum Einsatz und sorgt u.a. für einen besonders geringen Rußpartikelaußstoß.

Bis jetzt wurden bereits weltweit 125.000 MX-Motoren in DAF-Fahrzeugen verbaut. Auf der jährlichen Bus-World-Asia-Ausstellung in Shanghai wurde der MX-Motor bereits zum dritten Mal in Folge mit dem „Best Engine of the Year Award“ ausgezeichnet.



Ein Herz für alle PACCAR-Marken

Thema im Fokus

Staatliche Belohnung für EEV

Die KfW fördert wieder gewerblich genutzte LKW mit bis zu 1.650,- Euro. Voraussetzung: Die LKW müssen neu erworben werden, mehr als 12 Tonnen Gesamtgewicht aufweisen und 2 Jahre in Deutschland zugelassen sein.

Freiwillige Mehrinvestitionen in saubere Fahrzeugtechnik werden wieder staatlich belohnt: Gewerblich genutzte EEV-Nutzfahrzeuge (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) ab 12 t Gesamtgewicht gehören zu diesen besonders sauberen Transportmitteln. Da die EEV-Norm noch über dem aktuellen Standard (Euro 5) liegt, erachtet der Staat solche umweltfreundlichen LKW als förderungswürdig.

Seit dem 30.01.2010 ist eine neue Richtlinie in Kraft getreten, die auf den bereits bekannten Förderbedingungen dieses Programms aufbaut. Einzige Änderung: Käufer schwerer Sattelzugmaschinen konnten bis zum letzten Jahr entscheiden, ob sie einen einmaligen Zuschuss erhalten möchten oder lieber ein Darlehen. Die Darlehensoption ist in der Wiederauflage des Programms weggefallen – angeblich wegen mangelnder Inanspruchnahme.

Förderwürdig sind alle Speditionen sowie Unternehmen, die auf eigene Rechnung transportieren. Anträge müssen direkt an die KfW gestellt werden.

Die Höhe der Förderbeträge wird nach Unternehmensgröße und Umsatz unterschieden:

- 1.050,- Euro je Großunternehmen (mehr als 50 Mitarbeiter)
- 1.350,- Euro je mittleres Unternehmen (weniger als 50 Mitarbeiter)
- 1.650,- Euro je kleines Unternehmen (weniger als 10 Mitarbeiter)

DAF LF: Serienmäßig umweltfreundlich

DAF bietet bereits seit 2008 als einer der ersten Hersteller alle LKW-Baureihen optional in EEV-Ausführung an. Mit dem PACCAR FR 4,5-Liter-Vierzylinder-Motor gehört DAF wiederum zu den ersten Herstellern, die aktuell ein EEV-Aggregat serienmäßig ohne Aufpreis anbieten. Der Motor arbeitet dabei so sauber, dass er ohne zusätzlichen Rußfilter sogar Emissionswerte erreicht, die bisher nur für Gasmotoren realisiert wurden.



Für eine saubere Umwelt:
DAF-EEV-Technologie



Porträt

DAF on the Rocks

Lothar Hoven entstammt einer alten Kalksteindynastie mit Sitz in Kornelimünster bei Aachen. Der Kalkabbau in dieser Region geht auf die Zeit zurück, als dort bereits die Römer für den Aufbau ihres Riesenreichs den harten Kalkstein ausbeuteten. Der 63-jährige Unternehmer hat das traditionsreiche Geschäft erfolgreich in die Neuzeit geführt und betreibt neben dem Abbau des Gesteins auch ein modernes Logistikunternehmen. Dabei stützt sich Hoven u.a. auf den Einsatz von Baufahrzeugen aus der DAF-CF-Baureihe. Demnächst erhält er einen DAF FAD CF 85.410 Dreiseitenkipper in emissionsarmer EEV-Ausführung.



Lothar Hoven mit dem Familienwappen der Hovens

Nur einen Steinwurf vom Betriebsgelände in Kornelimünster entfernt liegt der firmeneigene Steinbruch Krauthausen. Dort stehen überdimensionale Radlader bereit, große Mengen an Blaustein in den verschiedensten Körnungen zu verladen. Der Steinbruch wird bereits seit über 100 Jahren von der Firma Lambert Hoven betrieben. Mittlerweile ist die riesige Mulde in der Landschaft auf 40 Meter in der Tiefe angewachsen. Sie deutet auf ein uraltes Gewerbe hin, das die Region und die Menschen geprägt hat. Unternehmer Lothar Hoven ist einer von ihnen – seine Wurzeln scheinen bis in die tiefsten Schichten des dortigen Kalksteins zu reichen. Fast alle der hübschen, mittelalterlichen Gebäude im Ortskern von Kornelimünster sind aus Kalkstein erbaut. Kalkstein, der hier in seiner besonders edlen Form in großen Mengen vorkommt, und Aachener Blaustein genannt wird. Er bildet einen Teil einer riesigen Kalksteinader, die bis nach Belgien und weiter nach Frankreich reicht. Seit etwa 40 Jahren leitet Lothar Hoven die Lambert Hoven GmbH & Co. KG und verantwortet den Abbau und Verkauf von hochwertigem Kalkstein aus den familieneigenen Steinbrüchen. Mittlerweile in der vierten Generation betreibt er das Geschäft, welches nach seinem Großvater Lambert



CF 85 mit Meiller-Kipper in Aktion

Hoven benannt wurde. Der gebürtige Kornelimünsterer liebt den Kalkstein und setzt ihm, wo es nur geht, ein Denkmal: Vogeltränken, Begrenzungssteine oder Skulpturen – alles wird von befreundeten Steinmetzen und Künstlern aus dem typischen Gestein der Gegend gehauen. Ist der Blaustein frisch geschlagen, schimmert er bläulich-grau. In Backenbrechern gebrochen, wird er nach dem Absieben in verschiedenen Körnungen als Rohstoff für den Garten-, Landschafts- oder Straßenbau verwendet.

Mit 14 Mitarbeitern und 6 Nutzfahrzeugen bietet Hoven seinen Kunden nicht nur den Abbruch und Transport von Kalkstein, sondern auch ein breiter aufgestelltes „Load and Carry“-Geschäft. Dazu gehören beispielsweise auch die Bereiche zertifizierte Entsorgung, Transport und Erdarbeiten. Entsprechend ist sein LKW-Fuhrpark aufgestellt: Vom 2-Achs-Absetzkipper bis hin zum Sattelzug bietet er schweres Gerät für jeden Einsatz. Auf seine neueste Errungenschaft ist Lothar Hoven sichtlich stolz: einen DAF CF 85.410 mit einem Carnehl-Aufbau als Dreiseitenkipper inkl. Bordmatik. Das Fahrzeug steht zurzeit noch beim Aufbau, wird aber schon bald seinen Dienst im Transport von Splitt und Bruchstein antreten. „Es ist unser erster LKW mit EEV-Technologie“, berichtet Lothar Hoven. „Wir freuen uns, ein besonders effizientes und emissionsarmes Fahrzeug zu bekommen, das ganz nebenbei noch wegen seiner Umweltverträglichkeit staatlich gefördert wird.“ Es ist bereits der dritte DAF, den Hoven vom Aachener DAF-Händler VJ-Nutzfahrzeuge erwirbt. Ein CF mit Halfpipe und ein weiterer als Absetzkipper sind bereits fester Bestandteil des Hoven-Fuhrparks. „Wichtig sind für mich die Kraftstoffkosten und die Leistung“, antwortet Lothar Hoven auf die Frage nach seinen Nutzfahrzeug-Kaufkriterien. „Doch das wichtigste Kriterium ist und bleibt der Service und die Werkstatt!“ In allen Punkten konnte ihn DAF-Händler VJ bislang überzeugen.



„Aachener Blaustein“ ist besonders beliebt im Garten- und Landschaftsbau



40° Fieber bei 90 km/h

Krank auf Achse – ein schrecklicher Zustand für betroffene Fahrer, die mit Fieber und Grippe-symptomen hinterm Steuer sitzen. Ein schrecklicher Gedanke aber auch für alle anderen Verkehrsteilnehmer, die wissen, dass derart heikle Situationen Verkehrsunfälle verursachen können.



Rainer Bernickel:
Ein Herz für kranke Trucker

Notruf 112 kennt wohl jedes Kind. Die drei Ziffern stehen für erste Hilfe in akuten Notfällen. Doch wohin mit den kleineren Wehwechen wie Zahn-, Kopf- oder Rückenschmerzen? Wer mit Fieber hinterm Steuer sitzt und sich nicht wohlfühlt, wählt noch lange nicht die europaweit gültige Notrufnummer. In diesem Fall hat ein Berufskraftfahrer dank der Initiative DocStop seine eigene Notrufnummer: 01805 112 024. Wählt ein erkrankter Fahrer diese Hotline, so erreicht er den ADAC-TruckService. Dort können die hilfsbereiten Servicemitarbeiter anhand der telefonischen Angaben zu Standort und Fahrtrichtung ermitteln, ob sich einer

von bundesweit fast 300 medizinischen Versorgungspunkten in der Nähe befindet.

Allerdings schafft es nicht jeder Arzt zum DocStop-Mediziner: Alle zertifizierten DocStop-Anlaufstellen – also Ärzte oder Kliniken – dürfen nicht weiter als 4 km von einer Autobahn/Bundesstraße entfernt liegen und müssen in unmittelbarer Nähe über ausreichend Parkfläche für ein großes Fahrzeug verfügen. Allerdings ist das vielleicht wichtigste Kriterium die Zeiteinsparung: DocStop-Patienten werden zeitnah und nach Möglichkeit bevorzugt behandelt. „Kranke Fahrer haben alles, nur keine Zeit!“, weiß Rainer Bernickel, Initiator und stellvertretender Vorsitzender von DocStop zu berichten. „Wo andere ausstempeln und zum Arzt gehen, ist der Fahrer mit seiner 40-t-Fracht und Termindruck im Nacken allein auf sich gestellt.“

Es beteiligen sich bundesweit immer mehr Raststätten und Autohöfe an der Initiative. Das Personal vor Ort kann schnell reagieren und dem Fahrer, der sein Fahrzeug dort abstellt, den nächsten DocStop-Arzt nennen. „Für diese ohnehin schon belastete Berufsgruppe wollen wir das DocStop-Angebot flächendeckend

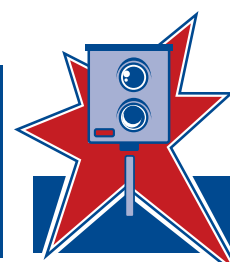
anbieten“, ergänzt Bernickel.

Der pensionierte Hauptkommissar trägt gerade die DocStop-Idee ins europäische Ausland: „Dänemark und Polen werden die ersten DocStop-Partnerländer. Und auch in anderen Ländern sind wir bereits in Verhandlungen.“



Möchten Sie mehr über DocStop erfahren?

Besuchen Sie einfach die Website:
www.docstoponline.eu
Die DocStop-Hotline erreichen Sie unter: 01805 112 024



Blitzlichter

Kleiner Helfer für den Berufskraftfahrer

Es gibt viele Situationen im Berufskraftfahrer-Alltag, in denen man einen wohlgemeinten Rat gut gebrauchen kann. Das liegt nicht zuletzt daran, dass der Beruf des Kraftfahrers immer komplexer und vielfältiger wird. Ein praktischer und ebenso vielseitiger Praxisratgeber ist das aktuelle Handbuch für Berufskraftfahrer aus der großen DEKRA-Fachbuchreihe. Es bietet in kompakter Form auf 256 Seiten ein nahezu komplettes Kompendium von A wie Arbeitsunfall bis Z wie Zurrgurte. Das Handbuch ist gut recherchiert und mit vielen Bildern und anschaulichen Darstellungen illustriert. Für die Inhalte zeichnet der Fachverlag Günter Hendrich verantwortlich – bekannt als zuverlässiger Herausgeber für alltagsnahe Tipps und Tricks rund um den Fahrer Arbeitsplatz.

Direkt zu beziehen über:

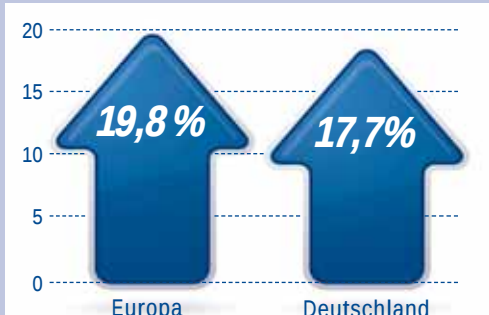
Verlag Günter Hendrich GmbH & Co. KG
Klinkumer Str. 40
41844 Wegberg
E-mail: info@hendrich-verlag.de
Kostenpunkt: 19,80 EUR
(für DEKRA-Mitglieder nur 14,- EUR).

DAF steigert Marktanteil in schwachen Zeiten

In schwierigen Zeiten erwarten Unternehmer besondere Flexibilität. So konnte sich DAF auch im Krisenjahr 2009 durch eine schlagkräftige und flexible Verkaufs- und Serviceorganisation im Markt deutlich besser positionieren als die meisten Wettbewerber.

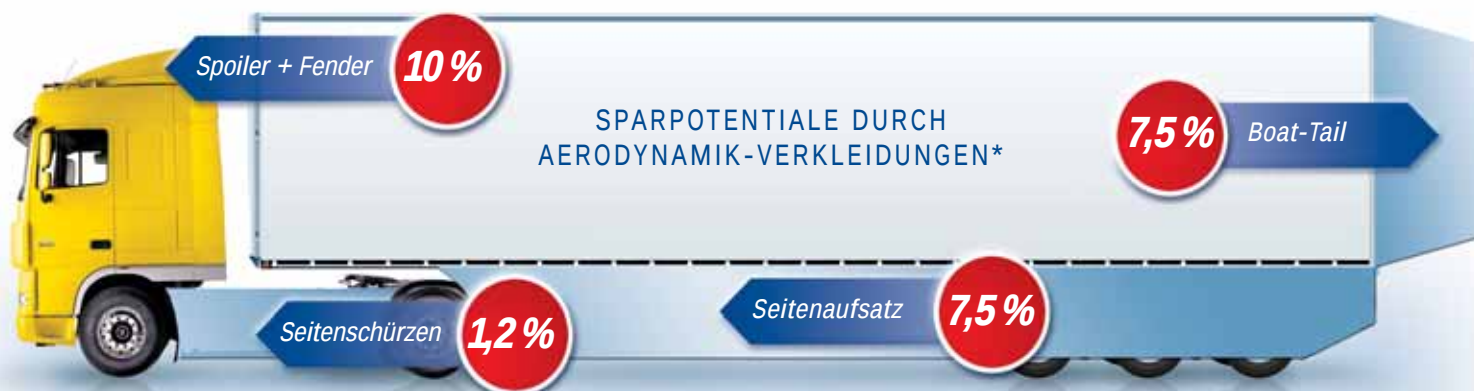
DAF behauptete sich in Deutschland als führende Importmarke und als Nummer 3 hinter Mercedes und MAN. Mit 4.897 Neuzulassungen ab 6,0 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht erzielte der niederländische LKW-Hersteller einen Marktanteil von 8,2 Prozent. Das sind 0,4 Prozentpunkte mehr als 2008. In einem stark geschrumpften Gesamtmarkt von 59.834 NfZ (ein Minus von 38,1 Prozent im Vergleich zu 2008) konnte DAF Boden gutmachen: Traditionell stark ist DAF im Bereich der Sattelzugmaschinen. Obwohl in diesem Segment der Markt um fast die Hälfte zum Vorjahr einbrach, kam DAF mit einem Minus von „nur“ 35 Prozent relativ glimpflich davon. Dadurch schnellte der Marktanteil im Sattelzugsegment auf ein Allzeithoch von 17,7 Prozent. Europaweit gesehen kam DAF mit seinen Sattelzugmaschinen sogar auf 19,8 % Marktanteil und heimste damit Platz 1 in der Zulassungshitliste ein.

DAF MARKTANTEILE 2009 IM SATTELZUGSEGMENT



Aufgeschnappt!

Der Sparspoiler aus Holland



* Das Modell zeigt das enorme Sparpotential verschiedener LKW-Anbauteile zur Verbesserung der Aerodynamik bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 85 km/h.

Aerodynamik bleibt gerade bei schweren Sattelzugkombinationen immer ein Thema. Ein innovatives Forschungsprojekt aus Holland zeigt, dass hier das Sparpotential noch lange nicht ausgeschöpft ist.

LKW mit Heckfortsatz sind die Zukunft im europäischen Güterverkehr. Zumindest, wenn es nach den Wissenschaftlern der Technischen Universität Delft in Holland geht. Sie erforschen seit Jahren die komplexe Aerodynamik rund um Sattelzüge. In dem ehrgeizigen Projekt geht es darum, mit Fahrzeugverkleidungen das Strömungsverhalten von Sattelzugkombinationen positiv zu beeinflussen. Ein sogenanntes „Boat Tail“ ist das neueste Produkt dieser Forschung: dabei wird ein 2 Meter langes Gebilde am Heck des Aufliegers angebracht und soll

bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 85 km/h ca. 7,5 Prozent Sprit einsparen. Kombiniert man diesen „Heckkonus“ mit einem innovativen Seitenaufsatz, der fast vollständig die hinteren Achsen bedeckt, kann das Sparpotential auf bis zu 15 Prozent ansteigen. Während die Seitenaufsätze bereits dieses Jahr auf den Markt kommen sollen, braucht es noch umfangreiche Materialstudien, um den „Heckkonus“ zur Serienreife zu bringen. „Da das aerodynamische Strömungsverhalten rund um steile Körper wie Lastwagen äußerst komplex und nicht einfach zu verstehen ist, muss für jedes Truckmodell ein eigener Konus konstruiert werden, um den maximalen Nutzeffekt zu erreichen“, gibt der technische Projektleiter Gandert van Raemdonck zu bedenken. Eine Hürde, die es zusätzlich zu nehmen gilt, bildet die

gesamteuropäische Regulierung der Maximallänge von Sattelzugkombinationen.

Wer heute schon mit der richtigen Bespoilerung ein nicht unerhebliches Kraftstoff-Sparpotential nutzen will, kann seine DAF Sattelzugmaschinen auch mit Spoiler und Fender ausstatten. Auf diese Weise wird der Kraftstoffverbrauch um bis zu 10 Prozent gesenkt. Optionale Seitenschürzen bringen weitere 1,2 Prozent Sparpotential.



Wollen Sie mehr über die optionalen Aerodynamik-Verkleidungen Ihres DAF erfahren, sprechen Sie mit Ihrem DAF Vertriebs- oder Servicepartner.

„Rollende“ Branchenvielfalt

DAF ist mit seinem im zweiten Jahr aufgelegten Demo-Pool bestens aufgestellt für die Belange verschiedenster Branchen. Diesjähriger Programm-Schwerpunkt ist das breite Angebot der Fahrzeuge für den Bau- und Entsorgungsbereich sowie den Lebensmitteltransport.

BAUFAHRZEUGE AUS DEM DAF DEMO-POOL

MODELL	AUFBAU
FAN XF105.460 6x2	Abrollkipper RK 20.70
FA CF85.410 4x2	3-Seitenkipper/Kran
FAT CF85.460 6x4	Abrollkipper RK 20.65
FAG CF85.410 6x2	Absetzkipper AK 16 NGT
FAD CF85.460 8x4	Hinterkipper/Plane
FAD CF85.460 8x4	3-Seitenkipper, Bordmatik/Plane
FAD CF85.410 8x4	Hinterkipper/Plane

Natürlich hat der umfangreiche Demo-Pool nicht nur Interessantes für das Bauhaupt- und Baunebengewerbe zu bieten: Darüber hinaus sind auch diverse Aufbauvarianten wie Tiefkühlkoffer, Leichtkoffer, Getränke-koffer und natürlich klassische Sattelzugmaschinen im Angebot.

Die Fahrzeuge aus dem DAF-Demo-Pool sind an diversen Standorten der DAF-Schwesterfirma PacLease in Deutschland stationiert und werden über die DAF-Händlerorganisation Kunden und Interessenten auf Anfrage testweise zur Verfügung gestellt. Damit beweist der niederländische LKW-Hersteller einmal mehr, dass er mit seinem Fahrzeugprogramm die gesamte Palette der Anforderungen im Gütertransport abdeckt.

DAF auf der bauma 2010

Große Ereignisse werfen ihre Schatten voraus: So auch die „Bauma“ – weltgrößte Fachmesse für die Baumaschinenbranche in München.

Auch für DAF Trucks Deutschland ist dieser wichtige Branchentreff Mitte April ein unverzichtbarer Termin, um die aktuellsten Branchenlösungen zu präsentieren.

Im Fokus stehen spezifische Fahrgestellvarianten mit unterschiedlichen Aufbauten für die Baubranche, so zum Beispiel aus den DAF-Baureihen CF und XF105 diverse 4x2- und 6x2-Varianten mit Absetz- bzw. Abrollkipper sowie ein schwerer Vierachser mit Dreiseitenkipper.

Baufahrzeuge von DAF finden Sie auf der bauma 2010 in:

Halle B4 · Stand 402

**19.–25. April, Neue Messe München
Öffnungszeiten**

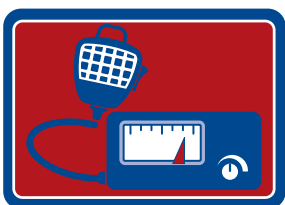
Mo-Fr: 9:30 Uhr – 18:30 Uhr

Sa: 8:30 Uhr – 18:30 Uhr

So: 9:30 Uhr – 16:30 Uhr

Weitere Informationen finden Sie im Netz unter www.daftrucks.de oder www.bauma.de

**bauma
2010**



Inside ↓

DAF und Meiller: Auf allen Ebenen vernetzt

„Eine Zusammenarbeit ist dann erfolgreich, wenn sie auf allen Ebenen erfolgt“, beschreibt Uwe Meißner, Geschäftsführer bei F. X. Meiller, das Rezept der Kooperation von DAF und dem Münchener Kipper-Spezialisten. Beide Unternehmen pflegen einen engen Schulterschluss in der Entwicklung konkurrenzfähiger und praxistauglicher Baufahrzeuge. Diplom-Ingenieur Meißner, 46, Geschäftsführer für Produktion, Entwicklung und Qualität, ist begeistert von der reibungslosen Zusammenarbeit mit dem niederländischen Nutzfahrzeughersteller.



Uwe Meißner, Geschäftsführer bei F. X. Meiller

Spielt die Vernetzung mit den Nutzfahrzeugherstellern eine große Rolle bei der Produktentwicklung?

Uwe Meißner: Sie ist sogar ausschlaggebend für den Erfolg des späteren Serienfahrzeugs mit Kipper-Aufbau. Wir nennen es das synchronisierte Entwickeln. Das technische Zusammenspiel von LKW und Aufbauten reicht bis tief in die Fahrzeugelektronik und -mechanik. Eine perfekte Zusammenarbeit von Aufbau, Fahrgestell, Nebenabtrieben und Steuerungs-

einheiten im Fahrerhaus setzt voraus, dass wir bereits in der Konstruktionsphase des Fahrzeugs Daten und Maße erhalten. Ist das Fahrzeug erst einmal am digitalen Reißbrett entstanden und die Entwicklung abgeschlossen, wird es wesentlich schwieriger und zeitintensiver, Aufbauten in das Fahrgestell, aber auch in die Bordelektronik, einzupassen.

Wie sieht die Zusammenarbeit mit DAF Trucks ganz konkret aus?

Uwe Meißner: Wir entwickeln Aufbauten mit einem 3-D-CAD-Konstruktionssystem, was es uns erlaubt, Daten mit DAF auszutauschen. Das hat den Vorteil, dass unsere Konstruktionsmodelle für Kipper-Aufbauten nahtlos in die virtuellen DAF-Fahrzeugmodelle integriert werden können. Leitungen, Kabel, Hydraulikbehälter und Fixpunkte des Aufbaus am Fahrgestell und Steuerungseinheiten im Fahrerhaus – all das können wir mit dem jeweiligen Modell „synchronisieren“. Damit wird der Entwicklungsprozess erheblich verkürzt und kostenintensive Nachbesserungen fallen gänzlich weg.

Welches sind die Erfolgskomponenten, um in einem umkämpften Markt wie dem der Aufbauten bestehen zu können?

Uwe Meißner: Wir stellen als weltweiter Marktführer für Kipper-Aufbauten unsere eigenen Hydrauliksysteme her. Auf den ersten Blick

erscheint das kaum effizient, schließlich gibt es viele und auch günstigere Anbieter für Hydrauliksysteme. Doch kaum ein Hersteller verfügt über ein derart tiefes und langjähriges Know-how in diesem ganz speziellen Einsatzbereich. Seit knapp 100 Jahren entwickeln wir Kippssysteme und -komponenten wie Hydraulikpumpen, Teleskopzylinder und Kippmulden. So haben wir z.B. für den Hydraulikkreislauf eine spezielle Sitzventiltechnik entwickelt, die einen ÖlfILTER überflüssig macht. Selbst wenn Schmutzpartikel in den Ölkreislauf geraten, müssen wir keine Funktionsbeeinträchtigung befürchten. Zu unserer Philosophie gehört es, alle entscheidenden Komponenten aus einer Hand zu produzieren. Ich bin sicher: Allein dieser extrem hohe Qualitätsanspruch an unsere Produkte hat uns zum Marktführer gemacht. Und das Gute dabei ist: Qualitätsanspruch ist nicht kopierbar. Würden Anbieter in Russland oder China nach unseren Standards produzieren, so müssten sie ihre Produkte für den gleichen Preis anbieten wie wir.

Was ist für Sie wichtig in einer erfolgreichen Zusammenarbeit mit einem Nutzfahrzeughersteller?

Uwe Meißner: Voneinander lernen gehört ebenfalls zu den kritischen Faktoren, die über den Erfolg entscheiden. Wir lernen täglich von unseren Kooperationspartnern, die die Anforderungen ihrer Kunden an Nutzfahrzeuge genau kennen. Gleichzeitig profitieren die Fahrzeughersteller von unserer langjährigen Erfahrung im Bausektor. Ich muss sagen, DAF ist ein positives Beispiel für dieses „wechselseitige Lernprinzip“. Als großer Fahrzeughersteller zeigt sich das Unter-

nehmen trotzdem sehr agil und offen für neue Ideen. So wurde in Eindhoven beispielsweise unser Vorschlag zur Ausstattung von Dreiseitenkippern mit Metallkotflügeln in Verbindung mit einem Gummirand aufgegriffen und ins Programm übernommen. Standard-Kotflügel aus Plastik haben sich beim Umklappen der seitlichen Ladebordwand verformt und gingen kaputt, da bauartbedingt die Bordwand auf den Kotflügel stößt. Für solche kleinen, aber effektiven Änderungen hat DAF immer ein offenes Ohr.

Wie wichtig ist die BAUMA als Branchentreff und Leistungsschau für Sie als Aufbauhersteller?

Uwe Meißner: Die BAUMA war traditionell schon immer unser wichtigster Kundenevent. Allerdings kann ich für dieses Jahr ein wahres Feuerwerk der Produktinnovationen versprechen. Nach dem für uns ebenfalls schwierigen Krisenjahr 2009 geht es nun wieder in Richtung Wachstum. Zu den diesjährigen Höhepunkten zählt sicherlich die Vorstellung der neuen, mobilen Steuerungseinheit für Kipperfahrzeuge. Sie basiert auf neuester Funktechnologie und trennt erstmals die Steuerungseinheit ab vom Fahrersitzplatz. Mit dieser Fernbedienung kann der Fahrer den Kippvorgang hinten am Fahrzeug überwachen und steuern. Weitere Innovationen wird es von Meiller-Kipper im Bereich der Ladungssicherung von Schüttgut geben. Wir präsentieren sogar einen DAF auf unserem Stand. Es ist ein DAF CF85, 2-Achser mit Absetzkipper. Alle TruckTime-Leser sind übrigens herzlich eingeladen, uns vom 19. bis zum 25. April auf dem Bauma-Außengelände F6/605/2 zu besuchen.