

PACCARWORLD

DAF in action

Magazin von DAF Trucks N.V.

Nummer 2, 2007



Neuerungen bei CF-Baufahrzeugen

DAF

A PACCAR COMPANY

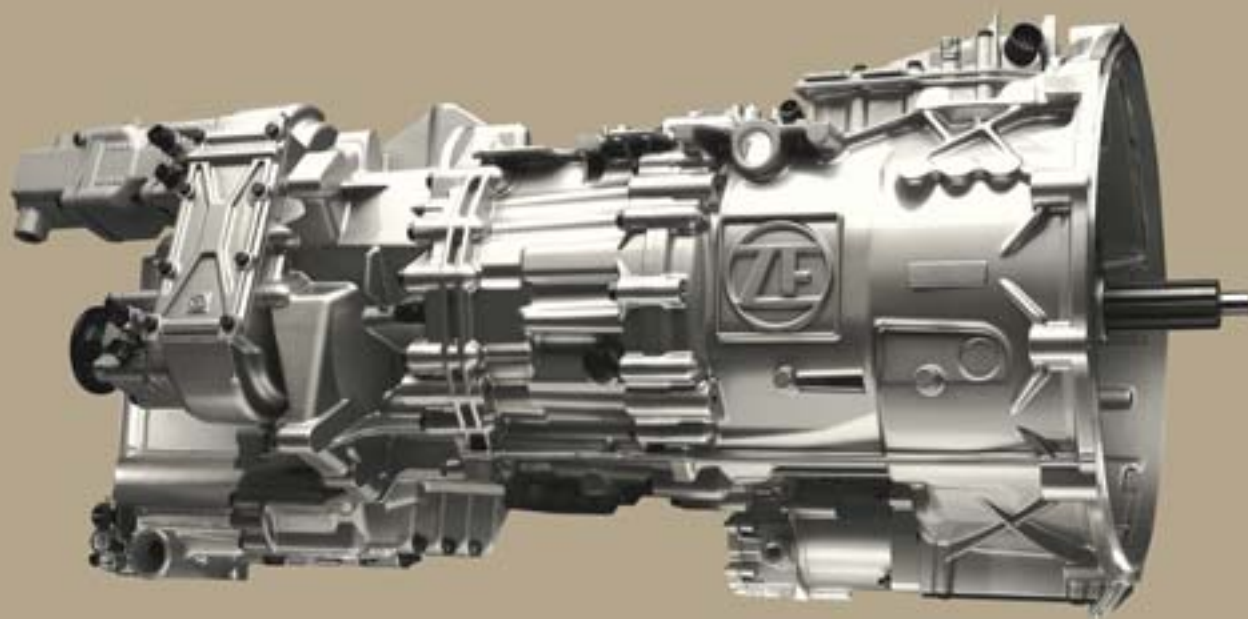


ZF AST08-25 KE-COMMUNICATION

ZF sollte drin sein.

Nº 1

Denn mit AS-Tronic schalten Sie automatisch effizient.



www.zf.com

Ob schwerer Fernverkehr, Verteilerverkehr oder Spezialfahrzeug – mit der Nr. 1 unter den automatischen Schaltgetrieben fahren Lkws im Wettbewerb vorn. DAF AS-Tronic macht Trucks automatisch wirtschaftlicher. Mit verminderten Ausgaben für Verbrauch und Service. DAF AS-Tronic. Automatisch Nr. 1

Antriebs- und Fahrwerktechnik



4	DAF-Nachrichten
6	DAF-Lkw für den Bau
9	Gesamtes DAF-Programm in Euro 5 lieferbar
10	Koninklijke Saan: Qualität und Innovation
12	Chancen, Herausforderungen und Hindernisse für den Straßengütertransport
19	PACCAR World
20	Grupo Logístico Arnedo, Spanien: „Finanzielle Sicherheit ist für uns unabdingbar“
22	Jérôme Douy, Vertreter des französischen Spediteur- verbands: Distributionszentren näher an Absatzgebieten“
24	PacLease startet in Europa
25	750.000ster DAF in Eindhoven produziert
26	Traum aller Fahrer
30	„Problemlos auch unter Extrembedingungen“

Das Geschäft boomt!

Am 19. April dieses Jahres lief der 750.000. in Eindhoven produzierte DAF-LKW vom Band. Der erste DAF-Lastkraftwagen entstand hier im Jahre 1949! Während es 35 Jahre dauerte, bis der 250.000. DAF-LKW vom Band lief, waren es zum Sprung von 250.000 auf 500.000 15 Jahre weniger als die Hälfte dieser Zeit, und von 500.000 bis 750.000 dauerte es weniger als acht Jahre! Und wenn sich das Wachstum wie prognostiziert fortsetzt, dann lässt der Millionste DAF-LKW in Eindhoven sicher keine acht Jahre auf sich warten.

Allein in den letzten drei Jahren wurde die Produktion in Eindhoven auf das Elffache erhöht. Anfang Juni dieses Jahres wurde die Tagesproduktion in Eindhoven auf ein Rekordvolumen von über 180 LKW aufgestockt, dazu noch 22 CFs und XFs sowie ca. 50 LFs, die täglich bei unserem Schwesterunternehmen Leyland gebaut werden. Zum ersten Mal in der Geschichte unseres Unternehmens werden im Sommer keine Werke geschlossen. Vielmehr geht die Produktion auch in der Urlaubszeit wie gewohnt weiter, sodass wir die Wünsche möglichst vieler Kunden erfüllen können. Später im Jahr sind noch weitere Produktionserhöhungen geplant, um die unvermindert hohe Nachfrage an DAF-LKWs auch weiterhin decken zu können.

Und wenn es nach uns geht, so ist ein Ende des Wachstums noch lange nicht in Sicht, denn der Bedarf an Fahrzeugen für den Straßentransport wird in den kommenden Jahren noch weiter zunehmen. Wie unser Manager für Business Intelligence, Dirk Schuitemaker, in dieser Ausgabe von „DAF in Action“ darlegt, wird in Europa in den kommenden Jahrzehnten eine beträchtliche Zunahme des Gütervolumens erwartet. Die Generaldirektion für Energie und Transport der Europäischen Kommission prognostiziert bis 2030 einen Anstieg des gesamten Gütervolumens um mehr als 60 %. Und da bei den Anteilen der unterschiedlichen Transportmittel kaum nennenswerte Verschiebungen zu erwarten sind, ist beim Straßentransport mit einem entsprechenden Wachstum zu rechnen. Die Zukunft des Straßentransports sieht also vielversprechend aus. Straßentransport ist ein boomendes Geschäft.

Damit steht Europa aber auch vor einer gewaltigen Herausforderung. Es sind weit reichende Maßnahmen erforderlich, um eine drastische Erhöhung der Effizienz beim Gütertransport zu erreichen. Alle Transportmittel müssen optimal genutzt werden, um den Anstieg des Gütervolumens in den kommenden Jahrzehnten in die richtigen Bahnen zu lenken. Hier plädiert DAF schon seit Jahren für größere, längere und schwerere LKWs und untermauert diese Forderung mit Beweisen nicht nur aus den Niederlanden, sondern aus ganz Europa. Auch anderen Lösungen wie speziellen Fahrspuren für den Lastverkehr und intelligenten Verkehrsleitsystemen muss viel mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden. Ohne Straßentransport gibt es kein Wirtschaftswachstum. Das muss jedoch auf verantwortliche und intelligente Weise angestrebt werden.

Aad Goudriaan



Vorstandsvorsitzender



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

XF105 ist Lkw des Jahres in Polen und Irland



Die Leser der führenden Transportfachzeitschrift Polski Traker haben den XF105 vor kurzem zum zweiten Mal in Folge zum „Lkw des Jahres in Polen“ gewählt. Auch in Irland heimste das DAF-Spitzenmodell nationale Preise ein.

„Eine tolle Auszeichnung“, freut sich Zbigniew Kolodziejek, Marketing Manager von DAF Polen, über den Preis von Polski Traker. „In den vierzehn Jahren, seit der Preis verliehen wird, hat ihn DAF als einzige Marke bereits vier Mal gewonnen. 1998 wurde der 95XF zum Sieger gekürt, ein Jahr später der CF85 und nun zum zweiten Mal hintereinander der XF105.“

Irland

Auf einer gutbesuchten Veranstaltung im irischen Enfield – von der Fachzeitschrift Fleet Transport Magazine gemeinsam mit Castrol Lubricants organisiert – erhielt der XF105 gleich zwei Preise: „Irish Tractor Unit of the Year“ und die allgemeine Auszeichnung „Fleet Transport Irish Truck of the Year 2007“.



Simon Teevan, Sales Director von DAF Trucks Ireland (links) empfängt die Auszeichnung „Fleet Transport Irish Truck of the Year“ von Jarlath Sweeney, dem Herausgeber des Fleet Transport Magazine.

DAF Fashion Line

DAF präsentiert eine völlig neue Kollektion von Kleidung und Lederwaren, abgerundet durch eine breite Produktlinie mit stilvollen Modeaccessoires. Kraftvoll, sportlich und selbstverständlich in höchster Qualität. Von der einfachen Mütze bis zur Lederjacke, von der Uhr bis zum T-Shirt – die gesamte Kollektion ist auf www.daf.com zu sehen. Oder fragen Sie Ihren DAF-Händler nach der ausführlichen Broschüre.



„Best Coach Engine Producer of the Year 2007“

Auf der Fachmesse Bus World Asia – einer der renommiertesten Omnibus- und Reisebus-Ausstellungen der Welt – wurde DAF vor kurzem als „Best Coach Engine Producer of the Year 2007“ ausgezeichnet. DAF hat den Titel aufgrund der richtungsweisenden Zuverlässigkeit und Langlebigkeit seiner 9,2-Liter-PACCAR PR- und 12,9-Liter-PACCAR MX-Motoren in Kombination mit ihrem sparsamen Kraftstoffverbrauch gewonnen. „Damit eignen sich die von DAF entwickelten und produzierten PACCAR-Motoren ideal für den Einsatz in Reise- und Omnibussen“, so Juryvorsitzender Martial Benoot. „Auch der ausgezeichnete Ruf, den DAF in China genießt, spielte bei der Entscheidung für DAF eine wichtige Rolle.“

DAF hat in China seit 2001 mehrere hundert Motoren zum Einsatz in Reise- und Omnibussen ausgeliefert. Viele von ihnen haben problemlos unter schweren Bedingungen bereits mehr als 1,5 Millionen Kilometer zurückgelegt.



Digitaler Recyclingführer

Recycling ist für DAF ein wichtiger Gesichtspunkt bei der LKW-Entwicklung. 80 bis 90 % vom Gewicht eines LKWs können recycelt werden.

Außer Metall lassen sich auch Kunststoffe hervorragend wiederverwenden, sofern bekannt ist, aus welchem Material das betreffende Teil besteht. Daher sind alle Kunststoffteile eines DAF-LKWs mit einem besonderen Zifferncode versehen, mit dessen Hilfe Händler oder Recyclingbetriebe die unterschiedlichen Kunststoffsorten voneinander trennen und damit das Recycling vereinfachen können. Noch einfacher ist der Einsatz von Farbcodes im digitalen Recyclingführer von DAF. Hier wird jede Kunststoffsorte in ihrer eigenen Farbe dargestellt. Damit ist auf einen Blick ersichtlich, aus welchem Material ein bestimmtes Teil besteht. Weitere Informationen: www.daf.com -> About DAF -> Environment -> DAF Guide for Recycling Plastics.



Ernennungen in der Vorstand von DAF Trucks N.V.

Mit Wirkung zum 1. April 2007 wurde **Pieter de Grauw** zum Director Operations bei DAF Trucks N.V. ernannt. Er kam 1984 nach einer erfolgreichen Laufbahn bei den niederländischen Streitkräften zu DAF. Dort bekleidete er leitende Positionen im Blechkomponentenwerk, Motorenwerk und Lkw-Werk, bevor er 2000 zum Leiter After-Sales und zuletzt zum Assistant General Manager der PACCAR Parts Division Europe ernannt wurde.



Zum 1. Juni 2007 wurde **Ron Bensen** zum Director Marketing & Sales sowie zum Vorstandsmitglied von DAF Trucks N.V. ernannt. Bensen trat 1998 als Geschäftsführer von DAF Trucks in Tschechien in das Unternehmen ein. Im Juni 2000 wurde Bensen zum Geschäftsführer von DAF Nederland ernannt. Zugleich war Bensen auch für die skandinavischen Märkte verantwortlich. Anfang dieses Jahres wurde er zum Geschäftsführer von DAF Deutschland ernannt.

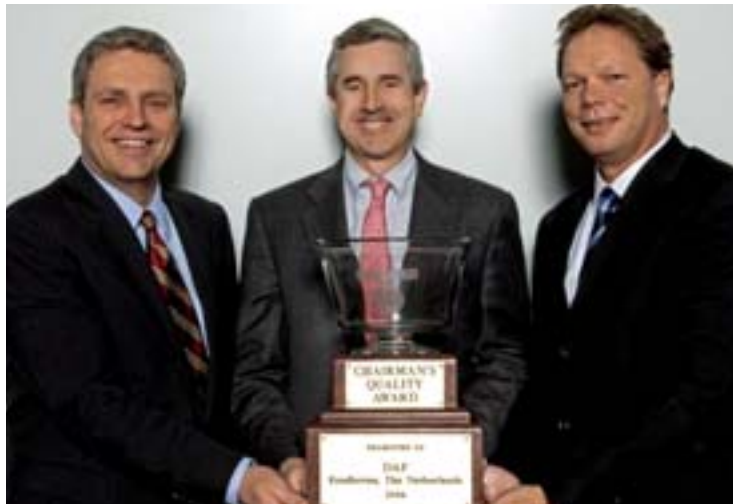


Mit Wirkung zum 1. Juli wurde **Marc Peters** zum Senior Director der PACCAR Information Technology Division (ITD-Europa) in Eindhoven (Niederlande) ernannt. Seit er sich im Jahre 1998 unserem Unternehmen anschloss, hat Marc Peters verschiedene Managementaufgaben übernommen. So hatte er unter anderem den Posten des DAF IT Director inne und leitete das ITD Europe Solution Center.



Ein besonderes Glanzlicht

Dieser beeindruckende XF105.460 ist auf den zahlreichen Lkw-Ausstellungen in Großbritannien ein oft und gern gesehener Gast. Er gehört Danabb Transport aus dem britischen Andover. Seine spezielle Lackierung erinnert an den weltberühmten Filmklassiker „Der Pate“ von Francis Ford Coppola aus dem Jahr 1972. Die Eigentümer Chris und Tina Hewlett haben auch weitere DAFs ihrer Flotte mit Filmmotiven dekoriert.



V. l. n. r.: Aad Goudriaan (Vorstandsvorsitzender DAF Trucks N.V.), Mark Pigott (Chairman und CEO von PACCAR), Jos Smeters (damaliger Director Operations DAF Trucks N.V.).

DAF gewinnt „PACCAR Chairman's Quality Award 2006“

Auf dem PACCAR Senior Management Meeting in diesem Frühjahr überreichte Mark Pigott, Chairman und CEO von PACCAR, den „Chairman's Quality Award 2006“ an DAF. DAF durfte diese renommierte Auszeichnung bereits zum dritten Mal in Empfang nehmen.

„DAF bietet Qualität in jeder Hinsicht“, so Aad Goudriaan, Vorstandsvorsitzender von DAF. „Nicht umsonst erfüllen wir als erster LKW-Hersteller die Norm ISO/TS 16949, den neuen weltweiten Qualitätsstandard. Nicht ohne Grund ist DAF bereits seit über zehn Jahren ein Six-Sigma-Unternehmen, das in seiner gesamten Organisation modernste Qualitätssicherungssysteme und -instrumente einsetzt. Die richtungweisende DAF-Qualität beginnt bei den über 8.000 engagierten Mitarbeitern, die sich ihrer persönlichen Verantwortung für die gelieferte Qualität bewusst sind. Sie wissen, dass diese Qualität entscheidend für die Zufriedenheit unserer Kunden ist – und damit auch für die Zukunft unseres Unternehmens. Wir sind sehr stolz darauf, dass DAF den Chairman's Quality Award von PACCAR erhalten hat. Zugleich ist uns klar, dass wir uns nicht entspannt zurücklehnen dürfen. Um unseren Vorsprung vor der Konkurrenz zu halten und weiter auszubauen, müssen wir morgen noch besser als heute sein. Im Interesse unseres Unternehmens – und im Interesse unserer Kunden.“



Neuerungen bei CF-Baufahrzeugen

DAF-Lkw für den

Die vielfältigen Transportaufgaben im Baugewerbe erfordern ein breites Fahrzeugprogramm – vom leichten 4x2-Kipper bis hin zu vierachsigen Fahrgestellen oder Zugmaschinen für Schwertransporte mit Zuggewichten bis 120 Tonnen und mehr. DAF bietet für jeden Einsatzzweck genau die passende Transportlösung. Effizient und zuverlässig, sicher und komfortabel.

Jede Transportaufgabe stellt spezielle Anforderungen an den Lkw. Darum ist jeder DAF einzigartig. Er wird nach Kundenwunsch gefertigt und aus einer breiten Auswahl an Fahrerhäusern, Fahrgestellen, Antriebssträngen, Nebenantrieben und Achskonfigurationen zusammengestellt. Der LF für, leichte Aufgaben im Verteilerverkehr, der CF als echter Allrounder. Und der XF105 als Flaggschiff für längere Strecken oder Schwertransporte.

Neuerungen im CF

Ganz gleich, ob es sich um einen Betonmischer, einen Kipper, eine Betonpumpe, eine Absetzvorrichtung oder einen Ladekran mit Kran für den Steintransport handelt – die verbesserten Baufahrzeuge der DAF CF-Baureihe bilden die perfekte Grundlage. Durch das ansprechende und geräumige Fahrerhaus, die neue Reihe leistungsstarker, effizienter und sauberer Motoren, die hohen Nutzlasten und eine umfassende Palette von Fahrgestellen und Achskonfigurationen bietet die neue CF-Baureihe für jeden Einsatzzweck ein Fahrzeug nach Maß. Je nach Ausführung kann beim Antrieb zwischen dem 9,2-Liter-Motor PACCAR PR mit einer Leistung von 183 kW/250 PS bis 265 kW/360 PS und dem 12,9-Liter-MX-Motor mit einer Leistung von 265 kW/360 PS bis 375 kW/510 PS gewählt werden. Beide Motoren sind sowohl in Euro 4- als auch in Euro 5-Ausführung erhältlich.

Tandemachsen mit Doppelantrieb

Für Einsatzbereiche mit regelmäßigen Offroad-Fahrten liefert DAF den neuen CF in diversen Ausführungen mit doppelt angetriebener Tandemachse. Dazu zählen die dreiachsigen FAT 6x4-Fahrgestelle (mit einer 7,5- oder 9-Tonnen-Vorderachse und einer 19-, 21- oder 26-Tonnen-Tandemachse für Gesamtgewichte bis 50 Tonnen) und die FTT 6x4-Zugmaschinen, die vor allem für Einsatzzwecke mit hohen Zuglasten bestimmt sind, z. B. für den Transport von Bäumen, Rammpfählen und Spezialgütern. Daneben umfasst das CF-Baufahrzeugprogramm das vierachsige Fahrgestell FAD 8x4, das sich optimal für Kipper, Betonmischer oder Betonpumpen eignet. Er verfügt über zwei gelenkte 7,5- bzw. 9-Tonnen-



Der neue vierachsige CF FAD 8x4 eignet sich optimal für Kipper, Betonmischer oder Betonpumpen.



Bau

Vorderachsen, und in Kombination mit einer 26-Tonnen-Tandemachse sind Bruttonutzlasten bis ca. 34 Tonnen möglich. Genau wie die CF 6x4-Varianten ist auch der FAD 8x4 mit einer 19- bzw. 21-Tonnen-Tandemachse verfügbar.

Verbesserungen beim CF 6x4 und 8x4

An den 6x4- und 8x4-Fahrgestellen hat DAF einige Verbesserungen vorgenommen, die sich positiv auf den Komfort, die Bedienerfreundlichkeit und die Robustheit auswirken. Die bekannte Acht-Lenker-Tandemachse von DAF, die sich durch eine hohe Rollstabilität und einen großen Pendelweg (270 mm) für eine bessere Geländegängigkeit auszeichnet, wurde mit so genannten Silentblocks ausgestattet, sodass sie vollkommen geräuschlos ist und einen noch höheren Fahrkomfort gewährleistet. Ein Elektronisches Bremssystem (EBS) gehört jetzt zur Standardausstattung, ebenso wie Brake Assist und Antischlupfregelung.

Um den Böschungswinkel zu vergrößern und die Bodenfreiheit zu erhöhen, steht das FAT 6x4-Fahrgestell künftig 5 cm höher über der Vorderachse. Für eine geringere Schadensanfälligkeit wurden alle 6x4- und

8x4-Varianten mit einem stärkeren Schutzblech (5 mm) am Kühler ausgestattet. Zudem wurden neue Einstiege mit drei Stufen entwickelt, wobei die mittlere am Fahrgestell befestigt und die untere flexibel montiert ist. Neu ist außerdem der Trittbügel unter der Stoßstange, der zum Reinigen der Windschutzscheibe ausgeklappt werden kann. Dafür wurde im oberen Kühlergrill ein spezieller Handgriff angebracht.

Da der Fahrer neuerdings die Verantwortung für die Ladung trägt und daher einen Einblick in den Laderaum benötigt, ist optional ein Trittbrett an der Fahrerhausseite verfügbar. Auf diesem kann der Fahrer mit beiden Füßen stehen und sich zusätzlich an einem Bügel auf dem Dach festhalten.

„Offroad“-AS-Tronic

Speziell für Offroad-Einsätze wurde eine besondere Variante des automatischen AS-Tronic-Getriebes mit 12 Gängen entwickelt. Dieses sorgt für eine schnellere Getriebschaltung und Kupplungsbedienung, sodass der AS-Tronic-Automatik-



Die mittlere Trittstufe ist am Fahrgestell befestigt, und die untere ist flexibel montiert, um höhere Robustheit zu gewährleisten.

FTM XF105: schwere Zugmaschine für Sondertransporte

Genau wie die neue CF-Baureihe ist auch der XF105 in einer Vielzahl von 4x2-, 6x2-, 8x2-, 6x4- und 8x4-Ausführungen erhältlich. Eine spezielle Variante des XF105 ist der FTM, eine 8x4-Zugmaschine mit doppelt angetriebener Tandemachse und gelenkter Vorlaufachse, die zusammen ein Tridem bilden. Dieser XF105 FTM eignet sich hervorragend für Schwer- und Sondertransporte mit einem Gesamtgewicht bis 120 Tonnen oder mehr.

Der XF105 FTM ist in zwei Basisausführungen erhältlich. Zum einen gibt es die Version mit einer 7,5-Tonnen-Vorderachse und hinten einer 8-Tonnen-Vorlaufachse und einer technischen, angetriebenen 21-Tonnen-Tandemachse, die aus zwei Achsen mit Außenplanetengetriebe besteht. Daraus resultiert ein Fahrzeuggesamtgewicht von 34 Tonnen. Zum anderen ist die Schwertransport-Zugmaschine von DAF mit einer 9-Tonnen-Vorderachse und dahinter einer 8-Tonnen-Vorlaufachse und



zwei 13-Tonnen-Tandemachsen verfügbar. Diese besonders schwere Variante weist ein technisches Fahrzeuggesamtgewicht von 41 Tonnen auf.

Der neue XF105 FTM wird mit dem 12,9-Liter-Sechszylinder-motor PACCAR MX geliefert. Zur Auswahl stehen dabei Leistungen von 300 kW (410 PS) bis 375 kW (510 PS) mit Drehmomenten von 2.000 bis 2.500 Nm über einen breiten Drehzahlbereich von 1.000 bis 1.500 U/min. Das AS-Tronic-Automatikgetriebe ist gegen Aufpreis erhältlich. Der FTM kann in diesem Fall mit der 16-Gang-Version ausgestattet werden, die speziell für schwere Einsatzbereiche entwickelt wurde.



Optional ist ein Trittbrett an der Fahrerhausseite verfügbar.



Ein Überhangwinkel von 27°.



Neuer Einstieg mit drei Stufen für höhere Robustheit. Die mittlere Stufe ist am Fahrgestell befestigt und die untere flexibel montiert.

modus auch bei Geländefahrten genutzt werden kann. Über einen Schalter am Armaturenbrett wird die Schaltweise des AS-Tronic-Getriebes beim Fahren auf normalen Straßen wieder auf „Onroad“ gesetzt.

Vielfalt bei 6x2

Neben den Ausführungen mit doppelt angetriebener Tandemachse sind bei Bauprodukten auch die 6x2-Varianten der neuen CF-Baureihe sehr beliebt. Die Kastenwagen – die sich hervorragend für den Transport von Abstellcontainern und Baumaterialien eignen – werden, je nach Wahl von einfacher oder doppelter Montage, mit einer 7,5- bzw. 10-Tonnen-Nachlaufachse für eine Bruttolast von bis zu 19 Tonnen ausgestattet. Für maximale Wendigkeit ist der CF als Kastenwagen auch mit gelenkter und hebbarer Nachlaufachse lieferbar. Die 6x2-Zugmaschinen-Ausführungen mit Nachlaufachse werden insbesondere für schwere Sondereinsätze mit häufigem Manövrieren verwendet. Durch das Anheben der Nachlaufachse entsteht ein kürzerer Radstand und dadurch mehr Wendigkeit und Zugkraft. Die Zugmaschinen der neuen CF-Baureihe sind außerdem mit gelenkter Vorlaufachse erhältlich, z. B. für den Einsatz in Kombination mit einem Steinauflieger oder Tieflader oder bei Sondertransporten mit einem Zuggesamtgewicht von bis zu 80 Tonnen (abhängig von den gesetzlichen Vorschriften).

Wände, Rahmen, Isoliermaterial, Bauschutt, Sand ... LF für im Baugewerbe

Im Bau geht es nicht nur um schwere Arbeit im Gelände. Ebenso wichtig ist der Transport und die Auslieferung der Baumaterialien über die Straße. Dazu kommt der Abtransport von Abfall und Schutt mit kleinen Absetzkippern. Bei diesen leichteren Aufgaben gibt der DAF LF den Ton an.

Der DAF LF wurde von der vorderen bis zur hinteren Stoßstange für den Einsatz im leichten Verteilerverkehr entwickelt. Durch seine kompakten Abmessungen, den kleinen Wendekreis und eine bequeme Lenkung ist der LF wendiger als jeder andere Lkw. Mit Motorleistungen von 140 bis rund 280 PS steht für jeden Einsatzzweck die passende Kraftquelle zur Auswahl. Als Option ist das automatisierte Schaltgetriebe AS-Tronic mit sechs Gängen erhältlich. Und selbstverständlich sind auch für den LF verschiedene Nebenantriebe lieferbar.

Niedriges Eigengewicht, hohe Nutzlast

Das geringe Eigengewicht sorgt darüber hinaus für die höchste Nutzlast in dieser Klasse, die von 4,5 Tonnen bei einem Fahrzeug-

gesamtgewicht von 7,5 Tonnen für den leichtesten LF45 bis hin zu 13 Tonnen beim 18-Tonnen-LF55 reicht. Der LF55 mit gelenkter Nachlaufachse vereint 15,5 Tonnen Brutto-Nutzlast mit optimaler Wendigkeit. Alle LF-Versionen verfügen über ausreichende Kapazitätsreserven an der Vorderachse, um eine Überlastung bei Teilladung zu verhindern. Bei einem maximalen Zuggewicht von 32 Tonnen kann auch ein Anhänger eingesetzt werden. Der LF55 ist außerdem als Zugmaschine erhältlich.



Auch LF mit Abgaswerte von 2009

Gesamtes DAF-Programm in Euro 5 lieferbar

Nachdem DAF im vergangenen Jahr die neue LF-Baureihe mit Euro 4-Motoren vorgestellt hat, ist ab Sommer diesen Jahres die beliebte Verteiler-Baureihe auch in Euro 5 lieferbar. Die mittelschwere DAF-Baureihe CF und der zum „Truck of the Year 2007“ gekürte DAF XF105 waren je bereits seit längerem in Euro 5-Ausführung erhältlich. Damit ist die gesamte DAF-Modellpalette mit Motoren lieferbar, die der strengsten Abgasnorm entsprechen.

Mit der neuen LF-Baureihe hat DAF im vergangenen Jahr auch die völlig neuen 4,5-Liter- und 6,7-Liter-PACCAR FR- und GR-Motoren gemäß der Abgasnorm Euro 4 vorgestellt. Diese Vier- bzw. Sechszylinder-Motoren liefern Leistungen von 140 bis 285 PS und zeichnen sich durch hohe Leistungsfähigkeit, maximale Zuverlässigkeit und sparsamen Kraftstoffverbrauch aus. Um der Marktnachfrage nach noch schadstoffärmeren Motorvarianten gerecht zu werden, erweitert DAF das LF-Lieferprogramm mit einer Reihe von Euro 5-Ausführungen. Diese Motoren stoßen rund 40 % weniger Stickoxide aus als die derzeit in der EU vorgeschriebenen Euro 4-Ausführungen, die ihrerseits 30 % weniger Stickoxide und 80 % weniger Rußpartikel ausstoßen als Fahrzeuge mit einem Euro 3-Motor.

Drei Euro 5-Motorvarianten zur Auswahl

Für den LF Euro 5 bietet DAF drei Motoren zur Auswahl: den 4,5-Liter-Vierzylinder-PACCAR FR-Motor mit einer Leistung von 118 kW/160 PS und den 6,7-Liter-Sechszylinder-PACCAR GR-Motor mit 165 kW/224 PS und 184 kW/250 PS. Diese beiden Sechszylinder-Euro 5-Motoren werden auch im DAF CF65 angeboten. Wie bei den Euro 4-Motoren kommt auch bei den Euro 5-Ausführungen die DAF SCR-Technologie zur Erfüllung der strengen Schadstoffnormen die zum Einsatz. Dabei wird AdBlue in die Abgase eingespritzt, wodurch die Stickoxide im DeNOx-Katalysator in unschädlichen Stickstoff und Wasserdampf umgewandelt werden. Diese Technologie zur Abgasnachbehandlung



Ebenso wie der 4,5-Liter-Vierzylinder-Motor PACCAR FR überzeugt auch der 6,7-Liter-Motor PACCAR GR durch hohe Leistungsfähigkeit, maximale Zuverlässigkeit und sparsamen Kraftstoffverbrauch.

Die gesamte DAF-Modellpalette ist in Euro 4- und Euro 5-Ausführung erhältlich.



Um der Marktnachfrage nach noch schadstoffärmeren Motorvarianten gerecht zu werden, erweitert DAF das LF-Lieferprogramm um eine Reihe von Euro 5-Ausführungen.

hat keinen Einfluss auf den Motor, daher lässt sich seine Einstellung für eine ideale Verbrennung und einen niedrigen Kraftstoffverbrauch optimieren. Die strenge Anforderung von 0,02 Gramm pro kWh erfüllen die Euro 5-Motoren auch ohne Rußfilter.

Ausgezeichnetes Image

DAF hat die neue LF-Baureihe im Frühjahr 2006 vorgestellt. Sie zeichnet sich nicht nur durch ein völlig neues Programm mit ultramodernen PACCAR-Motoren aus, sondern auch durch eine optimierte Fahrgestellkonstruktion, ein neues Innendesign und ein moderneres Erscheinungsbild. Mit herausragenden Fahreigenschaften, erstklassiger Effizienz sowie bewährter Zuverlässigkeit und Langlebigkeit genießt die DAF LF-Baureihe im Segment der Verteilerfahrzeuge von 6 bis 21 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht bei Spediteuren wie Fahrern einen ausgezeichneten Ruf.



Koninklijke Saan: Qualität



„Unser 110-jähriges Bestehen verdanken wir den guten Beziehungen zu vielen treuen Kunden. Daher müssen wir uns selbst auch als treuer Kunde erweisen. Und DAF hat unsere Wünsche immer erfüllt.“

Der Logistikdienstleister Saan aus Diemen darf den Ehrentitel „Koninklijk“ (königlich) führen – und ist stolz darauf. Koninklijke Saan ist damit in bester Gesellschaft, denn nur 149 andere niederländische Unternehmen haben dieses Prädikat erhalten. Koninklijke Saan ist ein führender Dienstleister für (Unternehmens-)Umzüge und hat sich auf den Transport sowie auf die Aufstellung von Maschinen, Kranvermietung und mobile Fahrstreifen-signalisierung spezialisiert. Zudem verzeichnet Koninklijke Saan kräftiges Wachstum im Bereich Archivverwaltung.

Das Prädikat „Koninklijk“ verschafft einem Unternehmen im In- und Ausland ein gewisses Ansehen. Der Titel wird nach einem strengen Auswahlverfahren von Königin Beatrix persönlich verliehen. Das Unternehmen muss einen niederländischen Eigentümer haben und seit mindestens 100 Jahren bestehen. Außerdem muss es ein makellostes Image aufweisen und eine

gesellschaftlich verantwortungsvolle Unternehmenspolitik führen. Koninklijke Saan wurde vor 110 Jahren gegründet und erhielt den Titel 1997.

Vielseitige Logistik

Für das Unternehmen aus Amsterdam steht „Business-to-Business“ im Mittelpunkt. „Dies liegt an der Art unserer Tätigkeit“, erklärt

Generaldirektor Joop Saan. „Private Kunden haben wir vor allem bei Umzügen, täglich zwei oder drei – also ein recht geringer Anteil an durchschnittlich 90 Aufträgen pro Tag. Der Schwerpunkt liegt somit auf Unternehmensumzügen, wobei es auf Geschwindigkeit und Logistik ankommt: Wir setzen zahlreiche Fahrzeuge ein und sorgen dafür, dass alles wie geschmiert läuft und ein konstanter Fluss zwischen dem alten und neuen Gebäude entsteht. Oder zwischen zwei verschiedenen Abteilungen, denn viele Umzüge finden im selben Gebäude statt. Für Privatleute ist ein Umzug ein emotionales Erlebnis, und dem Kunden geht es eher ums Geld. Damit müssen wir deshalb anders umgehen.“

Viel Hebearbeiten

Koninklijke Saan ist das größte niederländische Umzugsunternehmen, aber auch ein führender Kranvermieter. „Wir verfügen über 80 Kräne, darunter 22 mobile Turmkräne, zum Großteil von der niederländischen Marke Spierings, das heißt mit einem DAF-Motor. Die neuesten entsprechen sogar Euro 4! Unsere Spezialität sind Hebearbeiten auf engstem Raum. Ein mobiler

ät und Innovation

Text: Bert Roozendaal

Fotos: Haan Fotografie, Koninklijke Saan



Turmkrane passen auf die Amsterdamer Gracht und ziehen 1,7 Tonnen auf eine Höhe von 60 Metern. Mit rund 40 Meter Reichweite können wir ein Grachtenhaus oder Bürogebäude mühelos überwinden. Und die Maschine steht in nur 20 Minuten! Damit wir unseren Kunden schnell zu Diensten sein können, verfügen wir über Kräne an acht Standorten in den Niederlanden. Kräne vermietet man stundenweise, sodass jeden Tag mehrere Aufträge möglich sind. Dann sind Schnelligkeit und Planung gleichbedeutend mit Gewinn.“

Ausschließlich DAF

Koninklijke Saan fährt fast ausschließlich DAF. „Wir besitzen zwar auch andere Marken, die aber in der Regel aus der Übernahme von Unternehmen stammen. Beim Ersatz wird daraus meist ein DAF.“ Die Vorliebe für das niederländische Produkt besteht schon lange. „DAF ist eine gute Marke“, erläutert Joop Saan. „Unser 110-jähriges Bestehen verdanken wir den guten Beziehungen zu vielen treuen Kunden. Daher müssen wir uns selbst auch als treuer Kunde erweisen. Und DAF hat unsere Wünsche immer erfüllt. Unter unseren

65 Lkws finden sich viele gewöhnliche Kastenwagen. Aber besonders die Abteilung für Sondertransporte besitzt auch Spezialfahrzeuge, z. B. einen 6x4-Ballastwagen mit 90 Tonnen für einen Mobilkran. Oder 8x2-Motorwagen mit drei gelenkten Achsen, die wir als Zugmaschine einsetzen. In Kombination mit einem gelenkten Auflieger sind sie wendiger als ein Kastenwagen und das ist für uns sehr wichtig. Auch einige unserer Umzugsfahrzeuge haben aus diesem Grund eine gelenkte Nachlaufachse.“

Fahrstreifensignalisierung

Eine kleine, aber auf ihrem Gebiet bedeutende Abteilung befasst sich mit mobiler Fahrstreifensignalisierung. „Wir haben 27 Einheiten, mit denen die Straßenverwaltung bestimmte Abschnitte absperren kann. Der Vorteil ist, dass das Material abgesetzt werden kann: Wir liefern es, und Lkw und Fahrer werden anderweitig eingesetzt, bis die Markierung wieder abgeholt wird. Wir sorgen für die richtige Beschilderung auf den Tafeln und sind für deren Wartung verantwortlich. Sind viele Bewegungen für die mobile Fahrstreifensignalisierung geplant, bleibt der Fahrer vor Ort.“

Archivverwaltung

Obgleich Lkws bei der Archivverwaltung keine Rolle spielen, kann Joop Saan stundenlang über den jüngsten Spross des Unternehmens erzählen. Dabei übergibt der Kunde die Lagerung und Verwaltung seines physischen Archivs an Koninklijke Saan und kann jederzeit Archivbestände anfordern. Saan stellt diese bereit und holt sie später wieder ab. „Natürlich geht es dabei vor allem um schnelle Auffindbarkeit“, erklärt Joop Saan. „Darum haben wir in ein erstklassiges automatisiertes Archivverwaltungssystem investiert. Damit kann der Kunde vom Schreibtisch aus auf sein Archiv zugreifen, das bei uns gelagert ist.“

In den nächsten Jahren möchte Koninklijke Saan weiter expandieren. „Wir sind ein echtes niederländisches Unternehmen, werden aber internationaler. So besitzen wir z. B. bereits eine Kranvermietung in Rumänien. Eines steht jedoch fest: Es geht um Menschen und um Spezialisierung. Diesem Motto verdanken wir unseren Erfolg und wir werden immer daran festhalten.“



Dirk Schuitemaker,
DAF Business Intelligence

„Globalisierung – das ist der Schlüsselbegriff für das weltweite Wirtschaftswachstum. In direktem Zusammenhang damit steht eine steigende Nachfrage nach Transport“, erklärt Schuitemaker. „Dank Telekommunikation und Informationstechnologie müssen die Entwicklung und Herstellung von Gütern nicht mehr an ein und demselben Ort stattfinden. Ein gutes Beispiel ist die Elektronikbranche: Die Entwicklung erfolgt z. B. in Japan, die Produktion aber in Ländern wie China. Die gesparten Lohnkosten übersteigen dabei deutlich die Transportkosten. Der Transport eines in China produzierten Fernsehers per Containerschiff in die USA kostet nur 10 US-Dollar. Verschwindend wenig angesichts eines Verbraucherpreises von rund 700 US-Dollar.“

Wirtschaftswachstum

Der Economist Intelligence Unit zufolge wird der Welthandel in den nächsten Jahren im Schnitt um rund 8 % wachsen. Für dieses Wachstum sorgen vor allem die USA, Japan und die EU, die zum 1. Oktober 2006 durch

Weltweites Transportaufkommen steigt weiter Chancen, Herausforderungen und Hindernisse für den Straßengüterverkehr

Auf der Visitenkarte von Dirk Schuitemaker von DAF Trucks N.V. steht „Business Intelligence“. Welche weltweiten wirtschaftlichen Entwicklungen sind festzustellen? Welche neuen Entwicklungen gibt es im Transportbereich? Wie entwickelt sich die Infrastruktur? Und welche politischen Entwicklungen beeinflussen den Transportsektor? Das sind nur einige der Fragen, mit denen sich Dirk Schuitemaker und sein Team befassen. „Es gibt kein effizienteres Mittel für Gütertransporte als Lastwagen.“

die Aufnahme von Bulgarien und Rumänien auf 27 Länder erweitert wurde und damit fast 500 Millionen Verbraucher zählt. „Daneben wird der Welthandel stark durch Wachstumsmärkte wie China, Russland, Brasilien und Indien stimuliert. Deren Wachstumsraten liegen deutlich höher als in den USA oder Japan, da natürlich noch sehr viel Wachstumspotenzial besteht“, so Schuitemaker. „China hat sich zur Wirtschaft mit dem weltweit stärksten Wachstum entwickelt. Der Import hat sich seit 2000 fast verdoppelt, auf einen Wert von 660 Milliarden US-Dollar im Jahr 2005. Und die Exportzahlen sind noch beeindruckender: 2005 exportierte China Waren im Wert von 762 Milliarden US-Dollar, mehr als doppelt so viel wie im Jahr 2000. Und auch Russland wird immer reicher, u. a. dank der hohen

Ölpreise. Das Bruttosozialprodukt wächst in Osteuropa durchschnittlich doppelt so stark wie in Westeuropa.“

Transport

Wirtschaftswachstum und steigender Transportbedarf gehen seit jeher Hand in Hand. Schuitemaker: „Die internationalen Warenströme werden weiter zunehmen. Es scheint, als ob die Transportnachfrage stärker denn je auf das Wachstum des Bruttosozialprodukts reagiert. Beispiel: In den letzten zehn Jahren hat der weltweite Containertransport jährlich um durchschnittlich 8,3 % zugenommen, im Jahr 2004 sogar um 11 % auf rund 85 Millionen Seecontainer. Der Straßentransport in Europa wird weiterhin stark ansteigen, nicht nur wegen der EU-Erweiterung, sondern auch durch die zuvor erwähnte Globalisierung und die damit verbundenen Verlagerungen von Produktionsstätten.“

Infrastruktur

Allen positiven Wachstumstrends zum Trotz ziehen am überwiegend blauen Horizont



„Trotz der Infrastrukturprobleme gehört dem Straßengütertransport in Europa weiterhin die Zukunft.“

nd ertransport



auch ein paar Wolken auf. Diese sind momentan noch harmlos, könnten aber zu dunklen Regenwolken heranwachsen. „Dem Wachstum sind Grenzen gesetzt. Diese sind u. a. durch die Infrastruktur bedingt“, erklärt Schuitemaker. „Da die Reedereien immer größere Dimensionen anstreben, geben sie entsprechende Containerschiffe in Auftrag. Maersk, eine der weltweit größten Reedereien, besitzt bereits vier Schiffe, von denen jedes einzelne 11.000 Seecontainer transportieren kann. Das sind Schiffe mit einer Länge von fast 400 Metern, d. h. sie sind länger, als der Eiffelturm hoch ist! Mit 14 Meter Tiefgang und rund 50 Meter Breite passt so ein Riese längst nicht mehr durch den Panamakanal. Und einige große Häfen haben regelrecht den Anschluss verpasst, denn sie können

diese Schiffe nicht aufnehmen. Wie in Großbritannien, immerhin eine der großen Seefahrernationen: Die Ladung solcher Schiffe wird in Rotterdam entladen und anschließend per ‚Feeder‘ über den Kanal transportiert, um dann auf der Straße an den Kunden geliefert zu werden.“

Engpass

Der Weitertransport ins Hinterland droht sich zum Engpass zu entwickeln. Die Straßen sind dicht und das wachsende Güterangebot verschlimmert die Situation laut Schuitemaker noch: „Zum vollständigen Entladen eines solchen schwimmenden Wolkenkratzers von Maersk werden 11.000 Lkws oder ein 71 Kilometer langer Zug benötigt. Dieses Beispiel ist natürlich übertrieben, weil ein solches Schiff nie auf

einmal vollständig be- oder entladen wird, verdeutlicht aber das Ausmaß des Problems. Eisenbahn und Binnenschifffahrt bieten zwar noch Wachstumspotenziale, doch der optimale Kapazitätsausbau wird immer komplizierter. Kurz gesagt: Ohne gute Infrastruktur wird das Wirtschaftswachstum gehemmt. Das macht die Wirtschaft anfälliger.“

Unterentwickeltes Straßennetz

Die von Schuitemaker skizzierte Situation in der Infrastruktur trifft auf ganz Europa zu, besonders aber auf Osteuropa. „Das Wirtschaftswachstum in Osteuropa verläuft nicht parallel zum dortigen Infrastrukturausbau“, so Schuitemaker. „Es wird zwar mit Hochdruck an der Infrastruktur gearbeitet, und es bedeutet für die Wirtschaft einen weiteren Impuls, aber derzeit ist das



Laut Dirk Schuitemaker kann auch der Einsatz kreativer Transportlösungen – wie etwa langer Schwerfahrzeuge – helfen, einen Kollaps der Infrastruktur zu verhindern.

Straßennetz noch unterentwickelt und überwiegend von schlechter Qualität. Dies ist besorgniserregend, denn der Straßen-transport bleibt mit Abstand die effizienteste und häufigste Transportform.“

Straßengütertransport: 73 %

Dirk Schuitemaker verdeutlicht den großen Anteil des Straßentransports am gesamten Transport mit ein paar Zahlen: „2005 belief sich der Landtransport in der EU auf 2.351 Milliarden Tonnenkilometer. Der Straßengütertransport hatte daran einen Anteil von stolzen 73 %. Und der Straßen-transport wird in Europa weiterhin stark zunehmen, sodass ein Kollaps der Infrastruktur nicht ausgeschlossen ist.“ Kann

der Straßentransportsektor selbst Gegenmaßnahmen ergreifen? „Der Sektor muss unbedingt mit vereinten Kräften bei der öffentlichen Hand auf eine Verbesserung der Infrastruktur drängen“, so Schuitemaker. „Ein reibungsloser Straßengütertransport kommt der Wirtschaft zugute und schont die Umwelt.“

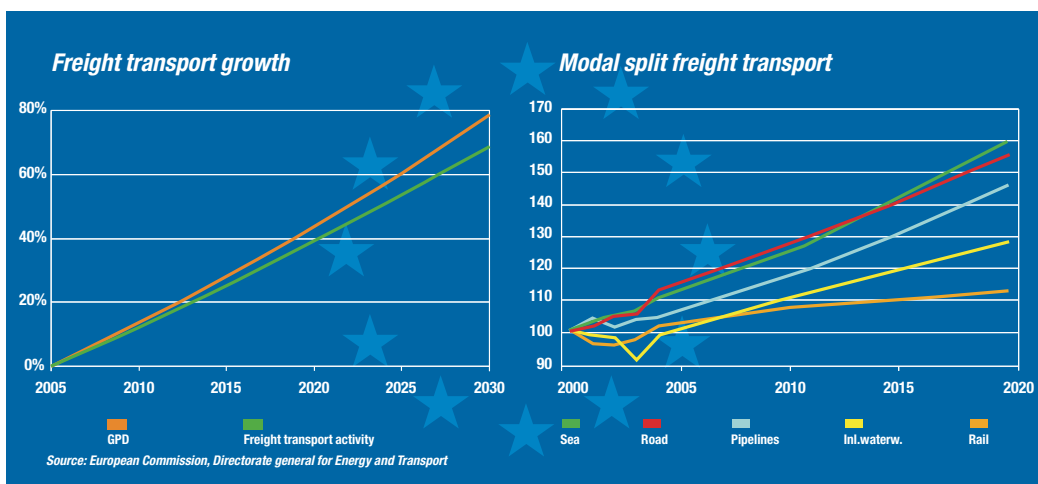
Überlange Lkw-Gespanne

Auch kreative Transportlösungen können helfen, einen Kollaps der Infrastruktur zu vermeiden. Maßnahmen wie der Einsatz langer Lkw-Kombinationen sind äußerst effizient und umweltfreundlich. In Schweden und Finnland gehören diese rund 25 Meter langen und 60 Tonnen schweren Gespanne

schon seit Jahren zum Straßenbild, und in den Niederlanden wurde vor kurzem ein Großversuch abgeschlossen. Die Ergebnisse dieser Studie sprechen laut Schuitemaker für sich: „Lange Schwerfahrzeuge können bis zu 50 % mehr Ladung transportieren und verbrauchen dabei 33 % weniger Kraftstoff. Wenn lange Schwerfahrzeuge in den Niederlanden im großen Stil eingesetzt werden, kann der landesweite Schadstoffausstoß um drei bis fünf Prozent gesenkt werden. Das Stauaufkommen in den Niederlanden lässt sich um ein Prozent senken und die Kosten pro Tonnenkilometer könnten sogar um 25 % zurückgehen.“ Mittlerweile zeigen auch die dänische und britische Regierung Interesse an Studien, mit denen die Vorteile langer und schwerer Fahrzeuge untersucht werden. Und auch in Deutschland herrscht eine zunehmende Bereitschaft zum Einsatz unkonventioneller Lösungen im Straßengütertransport.“

Einsatzeffizienz

Im Straßengütertransportbereich wird ein noch effizienterer Einsatz der Transportmittel unabdingbar. Schuitemaker: „Wer abends an einem Lkw-Parkplatz vorbeifährt, sieht massenweise stillstehende Gespanne. Hier gibt es noch große Potenziale zur Effizienzsteigerung. Aber den Spediteuren dürfte es schwerfallen, diese angesichts der jetzigen und zukünftigen Fahrt- und Arbeitszeitgesetze zu erschließen.“ Schuitemaker resümiert: „Trotz der Infrastrukturprobleme gehört dem Straßen-transport in Europa weiterhin die Zukunft. Der Sektor wird stetig anwachsen. Denn es gibt kein effizienteres Mittel für Gütertransporte als Lastwagen.“



Nach Berechnungen der Generaldirektion für Energie und Transport der Europäischen Kommission wird das gesamte Transportgütervolumen in den nächsten Jahrzehnten im gleichen Maße ansteigen wie das Brutto-sozialprodukt innerhalb der EU. Auch beim Anteil der verschiedenen Transportmittel wird keine größere Änderung erwartet. Dies bedeutet, dass der Straßengütertransport (rote Linie) auch in den kommenden Jahren durch kräftiges Wachstum gekennzeichnet sein wird.

DAF auf der Bauma 2007

Weltweit größte Baumaschinenmesse mit Besucherrekord



Einen neuen Besucherrekord verzeichnete die diesjährige Bauma. Rund 500.000 Besucher informierten sich vom 23.-29. April 2007 auf der Neuen Messe München. Mehr als 3.000 Aussteller aus 49 Ländern präsentierten auf 540.000 qm ihre Produkte wie Baumaschinen, Baugeräte, Ausrüstungen, Zubehör und Bergbaumaschinen. Damit bestätigte die Bauma ihre führende Position als bedeutendste Plattform für die Bauindustrie weltweit. Allein 160.000 Besucher kamen aus dem Ausland.

DAF konnte zur diesjährigen Bauma mit diversen Verbesserungen der CF-Baureihe aufwarten. So standen denn die entsprechenden Fahrgestell-Ausführungen für den Baueinsatz in Form von schweren Drei- und Vierachs-Kippern bzw. als Fahrbetonmischer im Vordergrund der DAF-Präsentation. Sowohl bei den 6x4 als auch bei den 8x4-Ausführungen gab es zahlreiche Neuerungen, die für noch mehr Komfort, Bedienerfreundlichkeit und Geländegängigkeit sorgen.



Die bewährten DAF-Tandemachsen wurden mit sog. Silentblocks ausgestattet, so dass sie vollkommen geräuschlos arbeiten und damit einen noch höheren Fahrkomfort gewährleisten. Um den Einsatz im Gelände weiter zu optimieren,

wurde beim 6x4-Fahrgestell die Vorderachse um 50 mm erhöht und damit sowohl Böschungswinkel als auch die Bodenfreiheit verbessert. Neu ist auch eine besondere Variante des automatisierten AS-Tronic-Getriebes, speziell für den Einsatz im Gelände wie auf der Straße. Wegklappbare Trittstufen, ein Aufstieg mit Haltereling zur Kontrolle der Ladung sowie eine ausklappbare Trittstufe an der Kabinenfront zum besseren Reinigen der Scheibe und ein neuer Kühlerschutz mit integriertem Staubschutz sind ebenfalls weitere praxismgerechte Lösungen bei den DAF-Baufahrzeugen. Ein elektronisches Bremssystem (EBS), ein Bremsassistent (Brake Assist) sowie eine Antischlupfregelung (ASR) vervollständigen die Liste der umfangreichen Detailverbesserungen.

bauma
2007



Vielfältiges Angebot für d



Die vielfältigen Aufgaben im Verteilerverkehr verlangen nach unterschiedlichen Fahrzeuggrößen und verschiedenen Aufbauten. DAF in Deutschland liefert beides. Und zwar in Kombination und aus einer Hand.

Wer DAF sagt meint in aller Regel genau zwei Buchstaben: XF. Doch nicht nur im schweren Bereich ist DAF mit den Typen XF95 und XF105 erfolgreich. Längst europaweit etabliert haben sich auch die leichten und mittelschweren Lkw der Holländer, für die DAF Trucks in Deutschland in den vergangenen Jahren ein recht umfangreiches Aufbautenprogramm entwickelt hat.

Schon vor sieben Jahren hatte die deutsche DAF-Tochter ein kundenorientiertes Aufbautenprogramm aufgelegt. Angefangen mit Wechselbrückenfahrzeugen auf Basis der CF- und XF-Baureihe bis hin zu Verteilerverfahrzeugen auf CF-Basis, darunter der CF75 Distribution als Zwei- und Dreiachser für den Frischdienst und mit Tiefkühlkoffer. In allen Fällen tat sich DAF mit erfahrenen Lieferanten zusammen und suchte nach praxismgerechten Lösungen.

Längst steht also die nötige Infrastruktur für Komplettfahrzeuge, längst sind unterschiedliche Aufbauten und Fahrgestelle spezifiziert und dokumentiert. Und längst kann jeder Verkäufer ein komplettes Verteilerverfahrzeug einschließlich Zusatzausrüstung mit seinem Laptop zusammenstellen und den Preis kalkulieren. Der wesentliche Vorteil von Komplettfahrzeugen liegt in der für den Einsatz maßgeschneiderten Fahrgestellvorbereitung ab Werk, den verkürzten Leitzzeiten beim Aufbauhersteller und der

Möglichkeit des „One-Stop-Shopping“ für den Kunden.

Mittlerweile gibt es Komplettfahrzeuge aus sämtlichen Baureihen. Mit Blick auf den Verteilerverkehr liegt der Schwerpunkt jedoch eindeutig auf den Baureihen LF und CF. Besonders groß ist das Angebot an Kofferrfahrzeugen für Trockenfracht, Frischdienst und Tiefkühlung. Neben unterschiedlichen Aufbaulängen bleibt die Wahl zwischen Kühlmaschinen mehrerer Anbieter wie Thermo King oder Carrier einschließlich der entsprechenden Temperaturregierungsgeräte.

Ein populäres Beispiel für die Variantenvielfalt ist sicher der Kiesling-Kofferaufbau für Kühlung und Tiefkühlung, wie er auf LF- und CF-Fahrgestelle mit 7,5 bis 18,0 Tonnen Gesamtgewicht aufgebaut wird. Die Fahr-

gestelle werden ab Werk entsprechend spezifiziert. In erster Linie gehören dazu entsprechende Generatoren und Batterien oder auch Motorabtriebe. Je nach Länge fasst der Kiesling-Aufbau 12 bis 18 Europaletten und misst innen 2.470 Millimeter in der Breite, so dass genug Raum zur Luftdurchströmung zwischen den Paletten bleibt. Wahlweise ausrüsten lassen sich diese Komplettfahrzeuge mit Ladebordwänden von Bär oder MBB. Das weitere Zubehör reicht von Seitentüren unterschiedlicher Breite über Trennwände und Kältevorhänge bis zum Klemmbalken oder verzinkten Ankerschienen. Eine Gewichtsklasse darüber, also bei den Dreiaxsern auf Basis der CF-Baureihe, sieht die Vielfalt ähnlich aus.

Von Vorteil ist in diesem Zusammenhang, dass DAF für den Verteilerverkehr ein äußerst



en Verteilerverkehr



fein gestuftes, modernes und junges Lkw-Programm anbietet, das in kleinen Schritten vom 7,5-Tonner bis zum rundum luftgefederten Dreiaxser wächst. Generell ist es die Kombination aus unterschiedlich großen Fahrerhäusern, mehreren Motor- und Fahrgestellvarianten, die quasi keine Wünsche offen lässt. Mit dem gerade erst erneuerten LF 45 bedient DAF beispielsweise das Segment von 7,5 bis 12,0 Tonnen. Der LF 55 schließt daran nahtlos an und reicht bis 21 Tonnen und 280 PS. Der CF65 wiederum nutzt die Technik des kleineren Bruders verfügt aber über ein größeres Fahrerhaus. Die nächste Stufe heißt CF 75, bei der es das größere Fahrerhaus in Kombination mit kräftigeren Motoren bis 360 PS gibt. Dieser Programmaufbau lässt schnell erkennen, dass der Kunde, der auf maximale Nutzlast setzt, genau so fündig wird, wie jener, der Komfort, Kraft und Nutzlast im Verteilerverkehr unter einen Hut bringen möchte.

Gemeinsamer Nenner all dieser Baureihen sind robuste, kräftige und sparsame Motoren, an den jeweiligen Bedürfnissen ausgerichtete, komfortable Fahrerhäuser und Fahrgestelle, die es Aufbauern leicht machen, einen DAF in ein wirtschaftliches Komplettfahrzeug zu verwandeln.

„Gewiß“, so Bernhard Purschke, der das Thema Aufbauten bei DAF Trucks Deutschland zusammen mit einem Kollegen aus der Technik betreut, „haben wir nicht jeden Aufbau in unserem Programm, doch rund 80 Prozent des Bedarfs decken wir mit unseren Lösungen sicherlich ab“. „Für die übrigen 20 Prozent“, da ist sich DAF-Mann Purschke sicher, „haben wir natürlich auch

Aufbauvarianten für Verteilerverkehr auf DAF-Fahrgestellen LF und CF

Baureihe	Aufbauart	Spezifikation	Hersteller
LF45/55	Koffer für Trockenfracht	Aufbaulänge 6,1 oder 7,1 Meter	Saxas
		mit oder ohne Ladebordwand, Plywoodaufbau	Spier
LF45/55	Kühl- bzw. Tiefkühlkoffer	Aufbaulänge von 4,85 bis 7,35 Meter	Kiesling
		mit oder ohne Ladebordwand; 12 bis 18 Europaletten, ATP geprüft, HACCP abgenommen	Schmitz
CF75	Koffer für Trockenfracht	Aufbaulänge 7,35 Meter mit oder ohne Ladebordwand, Plywoodaufbau	Saxas
CF75 Distribution	Kühl- bzw. Tiefkühlkoffer,	Aufbaulänge bis 7,35 Meter	Kiesling
		Koffer für Trockenfracht	Saxas
		18 Europaletten-Aufbaulänge 7,35 Meter mit oder ohne Ladebordwand, Plywoodaufbau	Schmitz
CF75 Distribution	Kühl- bzw. Tiefkühlkoffer	Aufbaulänge bis 7,35 Meter	Kiesling
		mit oder ohne Ladebordwand; 18 Europaletten	Schmitz



die richtigen Basis-Fahrgestelle für individuelle Lösungen“.

Bei den Herstellern der Aufbauten für den temperaturgeführten Verteilerverkehr setzt DAF auf Hersteller, die sich in ihrem Metier einen guten Ruf erarbeitet haben. Dazu zählen beispielsweise die Aufbauhersteller Kiesling Kühlfahrzeuge und Schmitz-Cargobull. Natürlich arbeitet man auch darüber hinaus mit weiteren namhaften Aufbauern zusammen. Und von dieser Zusammenarbeit mit bekannten Marken sollen die Kunden profitieren.

Einer davon ist Hans Willi Karuschkat, Geschäftsführer der THOR-Gruppe in Willich. Das im Jahr 2003 gegründete und kräftig

wachsende Unternehmen setzt derzeit unter anderem 24 DAF-Verteilerfahrzeuge mit Kühl- beziehungsweise Tiefkühlaufbauten ein, die im Auftrag von Dachser oder Kraftverkehr Nagel unterwegs sind. Das Spektrum reicht vom Zwölftonner LF bis zum ausgewachsenen CF mit Aufbauten von Kiesling und Schmitz. Auf 500 Kilogramm beispielsweise beziffert Karuschkat den Nutzlastvorteil eines DAF LF gegenüber einem Mercedes Atego. Darüber hinaus schätzt er die hohe Zuverlässigkeit und den geringen Appetit auf Diesel an den holländischen Lkw. Karuschkat und auch seinen Fahrern schmeckt jedenfalls die Kombination aus DAF-Fahrgestell und praxisgerechter Aufbau-Technik.



Neues Distributionszentrum von PACCAR

In diesem Monat hat PACCAR sein neues ultramodernes Ersatzteil-Distributionszentrum (PDC) in Oklahoma City eingeweiht. In Kürze wird außerdem mit dem Bau eines neuen PDC in Budapest begonnen, um die anhaltende Expansion von DAF in Mittel- und Osteuropa zu unterstützen. „Wenn das PDC in Ungarn fertig gestellt ist, verfügt PACCAR weltweit über dreizehn PDCs – jedes von ihnen an einem strategischen Standort. Damit werden wir dem täglichen Ersatzteilbedarf der wachsenden Kunden- und Händlerzahl von PACCAR gerecht“, erklärt Rick Gorman, Vice President von PACCAR und General Manager von PACCAR Parts. „PACCAR Parts hat seine Verkaufszahlen seit 1996 mehr als verdreifacht, auf fast zwei Milliarden US-Dollar im Jahr 2006. Diese Investitionen werden es uns ermöglichen, auf diesem Markt weiter kräftig zu wachsen.“

Kenworth präsentiert Hybrid-Lkw

Im Rahmen des umfassenden weltweiten PACCAR-Hybridprogramms, aus dem auch ein hybrider Prototyp eines DAF LF stammt, hat Kenworth im Mai den Prototyp des hybridelektrischen Lkws T270 vorgestellt. „Mit dem T270 wollen wir in Einsatzbereichen, wo viel gebremst und beschleunigt wird, also z. B. im Stadtverkehr, den Verbrauch um 30 % senken“, so Mike Dozier, Chief Engineer bei Kenworth.

Neben einem Dieselmotor verfügt der T270 zusätzlich über einen Elektromotor (der auch als Generator dienen kann), eine Batterieeinheit von 340 V sowie ein Power-Managementsystem. Letzteres bestimmt, wann der Dieselmotor für den Antrieb sorgt und wann und in welchem Umfang der Elektromotor eingeschaltet wird. Die beim Bremsen freigesetzte Energie wird in den Batterien gespeichert und kann zur Beschleunigung genutzt werden.



PACCAR gibt Standort für neues Motorenwerk bekannt

Im Januar 2007 kündigte PACCAR Inc. den Bau eines neuen Motorenwerks und Technology Centers im Südosten der USA an. Damit sind Investitionen von 400 Millionen US-Dollar verbunden. Dieses neue Werk wird in Columbus im US-Bundesstaat Mississippi gebaut.

„Wir bei PACCAR freuen uns, dieses Werk in einem der dynamischsten und fortschrittlichsten Gebiete im Südosten der USA realisieren zu können“, so Mark Pigott, Chairman und CEO von PACCAR. „Der Standort in Columbus, Mississippi, liegt im Hinblick auf unsere Händler, Kunden und strategischen Lieferanten extrem günstig. PACCARs hervorragende Finanzsituation sowie der besondere Nachdruck auf Qualität, Technologie und Produktivität haben das Unternehmen befähigt, kontinuierlich in seine Produkte, Dienstleistungen und Betriebsprozesse zu investieren“, erläutert Pigott. 2006 erzielte PACCAR einen Rekord-Nettogewinn von 1,5 Milliarden US-Dollar bei einem Umsatz von 16,5 Milliarden US-Dollar.

Fertigstellung Mitte 2009

Der Bau des Werkes mit einer Fläche von 37.000 qm beginnt Mitte 2007 und soll voraussichtlich 2009 fertig gestellt werden. In dem neuen Werk, das eine Ergänzung zum ultramodernen Motorenwerk in den Niederlanden darstellt, sollen 12,9-Liter- und 9,2-Liter-Dieselmotoren für LKWs von Kenworth, Peterbilt und DAF gebaut werden. „Dies wird das technologisch fortschrittlichste und umweltfreundlichste Werk von PACCAR“, erklärt Jim Cardillo, Executive Vice President. „Zu Beginn entstehen hier ca. 200 Arbeitsplätze. Wir gehen davon aus, dass sich diese Zahl auf 500 erhöht, wenn die Produktion im Laufe der Zeit angekurbelt wird. Zusätzliche Arbeitsplätze entstehen außerdem während der Bauphase sowie in Folge neuer Aktivitäten von Zulieferern in der Region“, fügt Cardillo hinzu.



„Finanzielle Sicherheit ist



Die Zentrale der Grupo Logístico Arnedo liegt im Herzen der spanischen Provinz La Rioja – bekannt für ihre erstklassigen Weine und auf halbem Wege zwischen den Industrieregionen im Norden der spanischen Halbinsel und der Mittelmeerküste gelegen. „Ein perfekter Standort für unsere Logistikaktivitäten“, so Javier Arnedo, Geschäftsleiter des führenden Transportunternehmens mit 80 eigenen Lkw-Gespannen. „Die Entscheidung für Reparatur- und Wartungsverträge liegt für mich auf der Hand.“

Die Grupo Logístico Arnedo entstand durch einen Zusammenschluss der Familienbetriebe Transarnedo und Javier Arnedo Transportes. Das Unternehmen mit fast 100 Beschäftigten nennt über 80 Zugmaschinen mit Planenaufleger sein eigen und verfügt an seinem Hauptsitz in Logroño über ein 100.000 m² großes Gelände mit Lager- und Logistikeinrichtungen. Um mit dem Wachstum Schritt zu halten, wurden in Calahorra und Sant Boi moderne Distributionszentren eingerichtet, ein weiteres Zentrum ist in El Villar de Arnedo geplant.

„Unsere Lkw-Gespanne sind vor allem im Inland unterwegs“, erklärt Arnedo. „Wir bieten im Prinzip jede Art von Transport an. Unsere wichtigsten Kunden stammen jedoch aus dem Lebensmittelbereich und der Verpackungsindustrie; wir transportieren relativ viel Leergut. Daneben haben wir uns auf den Transport vorgefertigter Bauelemente und -materialien spezialisiert. Dabei handelt es sich um lokal hergestellte Waren, die an anderen spanischen Orten verwendet werden. Wie viele andere Unternehmen im Transportsektor haben auch wir bei unseren Aktivitäten eine deutliche Verlagerung in

Richtung Logistikleistungen festgestellt – eine Folge der Marktentwicklungen. Und bei Logistikleistungen haben wir daher auch ein enormes Wachstum erzielt. Wir können unseren Kunden sowohl Lagereinrichtungen anbieten als auch ihrem Transportbedarf gerecht werden.“

DAF MultiSupport

Die Flotte der Grupo Logístico Arnedo besteht größtenteils aus DAF vom Typ XF mit dem äußerst luxuriösen Super Space Cab. „Wichtig für unsere Fahrer, aber ebenso wichtig für unsere Kunden“, versichert Arnedo. „Das gepflegte Erscheinungsbild und die erstklassige Instandhaltung sind unsere Visitenkarte beim Kunden. Beim Erwerb neuer Fahrzeuge suche ich gleichzeitig den besten Service. Das heißt, ich konzentriere mich nicht nur auf Fahrzeuge, die während ihrer Lebensdauer von rund vier Jahren am zuverlässigsten sind, sondern für die auch ein komplettes Servicepaket aus Finanzierung und Kundendienst zur Verfügung steht. Dadurch bleibt mir viel Arbeit erspart. Ungeplante Wartungen auf-

„für uns unabdingbar“



grund von Pannen können selbst bei den besten Lkw vorkommen. Daher schließen wir Reparatur- und Wartungsverträge über DAF MultiSupport ab. So sind für einen festen Betrag alle geplanten und ungeplanten Reparatur- und Wartungsarbeiten abgedeckt. Der größte Vorteil solcher Serviceverträge ist meiner Ansicht nach, dass durch die Festpreise garantiert keine unvorhergesehenen hohen Kosten anfallen. So kann ich von vornherein die Gewinnspanne für jeden Lkw berechnen, was bei unserer großen Anzahl an Fahrzeugen sehr wichtig ist. In meinen Augen muss ein Reparatur- und Wartungsvertrag nicht als Ergänzung zum Erwerb oder Leasing eines Lkw betrachtet werden, sondern als absolutes Muss.“

Weniger Kilometer

„Unser Fuhrpark mit DAF XF95 480 Super Space Cabs und Unterstützung durch PACCAR Financial eignet sich optimal für die Bedingungen, unter denen Spediteure heutzutage aktiv sind“, so Arnedo. „Die Kosten steigen in allen Bereichen. Wir müssen uns

Der Hauptsitz der Grupo Logístico Arnedo befindet sich in der Nähe von Logroño, Hauptstadt der Provinz La Rioja, und erstreckt sich über 100.000 Quadratmeter.

Javier Arnedo, Geschäftsführer der Grupo Logístico Arnedo, leitet ein Unternehmen mit 80 eigenen Lkws.



u. a. mit den neuen Vorschriften für Lenk- und Ruhezeiten auseinandersetzen, wodurch die Anzahl gefahrener Kilometer weiter sinkt. Unsere Lkw waren in der Vergangenheit pro Jahr rund 150.000 Kilometer unterwegs, nun nur noch 140.000 Kilometer. Einerseits müssen wir die zusätzlichen Kosten an unsere Kunden weitergeben, aber um konkurrenzfähig zu bleiben, benötigen wir auch einen Fuhrpark mit günstiger Kostenbasis, z. B. bei Kraftstoff- und Wartungsausgaben. Die finanzielle Sicherheit durch Reparatur- und Wartungsverträge von DAF MultiSupport und die Services von PACCAR Financial ist dabei für uns nicht wegzudenken.“

Jérôme Douy, Vertreter des französischen Spediteurverbands

„Distributionszentren näher



Die Ile-de-France bildet mit Paris und vier angrenzenden Departments im wahrsten Sinne des Wortes das Herz der französischen Nation. In diesem Gebiet wohnen rund 20 % aller Franzosen, wodurch es eines der führenden Wirtschafts- und Logistikzentren in Frankreich ist. „Der Trend geht dahin, dass Distributionszentren immer weiter von den Absatzgebieten entfernt eingerichtet werden“, so Jérôme Douy, regionaler Vertreter des Verbands der französischen Transport- und Logistikunternehmen, TLF. „Dies entspricht ganz und gar nicht den Bedürfnissen der großen Ballungszentren.“



Dass eine Stadt wie Paris in puncto Transport und Logistik zu einem der aktivsten Gebiete in Europa zählt, kann nicht überraschen. Die Tatsache, dass jeder Einwohner der Region jährlich im Schnitt 26 Tonnen Fracht „verbraucht“ – die gesamte Ladung eines Aufliegers – beeindruckt schon eher, wie auch die Zahl der täglich 1,3 Millionen Lieferungen allein in Paris.

Sondersteuer

„Momentan zeichnet sich eine klare Entwicklung ab: Distributionszentren werden immer weiter von Absatzgebieten entfernt eingerichtet“, betont Douy. „Die Ursache dieser Verlagerung liegt in der rasanten Verstädterung der Pariser Region mit durchschnittlich 900 Einwohnern pro Quadratkilometer. Nutzfläche ist dort zu knapp und teuer geworden, besonders für Unternehmen mit einem sehr hohen Quadratmeterbedarf. Ein weiterer Grund für die Standortverlagerung von Logistikunternehmen ist die Sondersteuer auf

Die meisten Logistikunternehmen in der Ile-de-France interessieren sich vor allem für Flächen von 10.000 m² oder mehr.

an Absatzgebieten“



Jérôme Douy ist allgemeiner Vertreter des TLF in der Ile-de-France, einem Verband, dem die wichtigsten Logistikunternehmen der Region angehören: „Immer mehr Waren müssen jederzeit vorrätig sein; zugleich nimmt die Lagerkapazität der Geschäfte ständig ab, weil größere Gebäude mehr Kosten verursachen.“

Günstige Lage

Die Ile-de-France erzeugt einen erheblichen Güterfluss (366 Millionen Tonnen im Jahr 2003, davon 80 Millionen Tonnen Transit, 143 Millionen Tonnen innerhalb der Region, 108 Millionen Tonnen national und 35 Millionen Tonnen international). Mit 28,7 % des französischen BSP* und 5 % des europäischen BSP* stellt die Ile-de-France ein äußerst wichtiges Wirtschaftszentrum dar. Diese Region verzeichnet in Frankreich den höchsten Import (27 %) und Export (18,4 %) und zählt zu den vier größten Wirtschaftsregionen in Europa. Obwohl die Ile-de-France außerhalb des zentralen Korridors von der Ruhr bis nach Norditalien liegt, profitiert sie von einer günstigen Lage auf der Durchgangssachse zwischen Nord und Süd sowie vor allem von einem dichten Infrastrukturnetz. Außerdem bietet die Region auf dem Markt für Logistikimmobilien einen nicht unwesentlichen Pluspunkt: Die durchschnittlichen Jahresmieten sind die niedrigsten in ganz Europa – 56 Euro/m² am 1. Januar 2007 im Vergleich zu 196 Euro/m² in London, 90 Euro/m² in Amsterdam, 78 Euro/m² in Frankfurt, 60 Euro/m² in Mailand und 96 Euro/m² in Barcelona.

(Quelle: Cushman & Wakefield)

* BSP = Bruttoinlandsprodukt

Lager mit einer Fläche von über 5.000 m², die die Ile-de-France als einzige französische Region erhebt.“

Da die Entfernung zwischen den Logistikzentren und dem Bestimmungsort der Produkte zunimmt, steigt auch die Zahl der gefahrenen Kilometer. Douy: „Dies bedeutet mehr Umweltbelastung, höhere Transportkosten und – durch den schlechten Verkehrsfluss – häufiger verspätete Lieferungen. Zugleich stellen Verbraucher wie Einzelhändler immer höhere Ansprüche an Zuverlässigkeit und Geschwindigkeit von Lieferungen, vor allem bei Lebensmitteln. Immer mehr Waren müssen jederzeit vorrätig sein; zugleich nimmt die Lagerkapazität der Geschäfte ständig ab, weil größere Gebäude mehr Kosten verursachen.“

Politik hat Problem erkannt

„Dass Distributionszentren immer weiter entfernt eingerichtet werden, entspricht ganz und gar nicht dem Bedarf großer Ballungszentren“, resümiert Jérôme Douy. „Ich plädiere für eine Steuerentlastung in der Ile-de-France und für eine bessere Abstimmung zwischen Angebot und Nachfrage an Immobilien für den Logistiksektor. Nachdem meist nur die direkten Nachteile durch Logistikunternehmen beklagt wurden,

z. B. Lärm- und Umweltbelastung, scheinen den Politikern nun endlich alle wirtschaftlichen, sozialen und umweltbezogenen Aspekte bewusst zu werden ... Daher hat die Stadt Paris mit der Renovierung von Lagerhäusern begonnen, u. a. in Gobelins, Batignolles und St. Ouen, in der Hoffnung, damit die Betriebe zurückzuholen. Der Supermarktriase Monoprix hat sich in der Pariser Vorstadt Bercy an der Eisenbahnlinie niedergelassen, um eine optimale Anbindung an die anderen Verkehrsnetze zu erhalten, die in der Ile-de-France hervorragend ausgebaut sind. Zu bedenken ist außerdem, dass die Logistikunternehmen viel einfacher Arbeitskräfte finden, wenn sie näher an den städtischen Gebieten liegen. Die Wenigsten sind heute bereit, große Entfernungen zurückzulegen, um in einem Lager, das rund um die Uhr betrieben wird, Schichtarbeit zu leisten.“

Der Markt für Logistikimmobilien in der Ile-de-France floriert wie nie zuvor. Mit einem Angebot von rund 1,4 Millionen m² im Jahr 2006 könnte nach Schätzungen von CB Richard Ellis, ein Spezialist für Industrieanalysen, sogar ein neuer Rekord erzielt worden sein. Die Region, in der auch Paris liegt, zählt insgesamt ca. 29 Millionen m² an Lagerfläche, darunter 16 Millionen m² in Lagern mit einer Fläche über 10.000 m². Die Ile-de-France beherbergt ein Drittel aller Logistikeinrichtungen in Frankreich. Angesichts der Anziehungskraft von 11 Millionen Verbrauchern und 702.000 Unternehmen liegen diese Komplexe nebeneinander auf einer Nord-Süd-Achse entlang der Autobahnen. Bis in die 80er-Jahre wurden die Logistikzentren größtenteils in Paris und seinen Vorstädten eingerichtet. Später wurden sie an Standorte verlagert, die mehr als 30 km außerhalb der französischen Hauptstadt liegen. Mittlerweile wurden selbst die regionalen Grenzen der Départements Loiret und Oise überschritten, rund 80 Kilometer von Paris entfernt. 2006 sind die Transaktionen für Flächen mit mehr als 10.000 m² um 61 % gestiegen, im Vergleich zu einer Zunahme von nur 26 % bei kleineren Flächen.

(Quelle: CB Richard Ellis)

PACCAR übernimmt Truck Center Hauser GmbH (TCH)



PacLease startet in Europa

PacLease, die branchenweit führende Fahrzeuggesellschaft von PACCAR, hat mit der Übernahme von Truck Center Hauser GmbH (TCH) – einen der erfolgreichsten Vermieter von Lkws und gezogenen Einheiten in Deutschland – seinen Einstand in den europäischen Markt gegeben.



Christian Sonnevile, Geschäftsführer PacLease in Europa: „TCH bedient mit einer Flotte aus 1.200 Lkws, 1.800 Anhängern und 700 Wechselcontainern rund 3.000 Kunden. Die Leser diverser Publikationen des ETM-Verlages in Stuttgart haben das Unternehmen 2006 zum ‚besten Vermieter‘ in Deutschland gekürt.“

In Nordamerika ist PacLease seit rund 27 Jahren im Bereich Lkw-Vermietung aktiv und baut seinen Erfolg weiter aus. „2006 ist das PacLease-Netzwerk auf mehr als 280 eigene sowie Franchise-Niederlassungen in Kanada, Mexiko und den USA angewachsen“, so Christian Sonnevile, Geschäftsführer PacLease in Europa. „In Nordamerika besitzt PacLease eine imposante Flotte mit rund 28.000 Fahrzeugen. Es ist die größte von einem Lkw-Hersteller betriebene Fahrzeugvermietung, wodurch sich auch der Erfolg des Unternehmens erklärt. Ein einziges Team kümmert sich um den gesamten Prozess aus Spezifikation, Bestellung, Produktion, Einsatz und Rücknahme der Fahrzeuge. Das ist ein wichtiger Vorteil für den Kunden – es erleichtert ihm den Einsatz eines Fahrzeugs, das voll und ganz auf seine individuellen Wünsche und Anforderungen zugeschnitten ist.“

Start in Deutschland

Dass PacLease sein Europa-Debüt auf dem deutschen Markt macht, hat mehrere Gründe. „Zuerst zeichnet sich Deutschland durch einen starken Markt in der Lkw-Vermietung aus“, erklärt Sonnevile. „Der Markt ist groß und hat zudem das Potenzial, weiter zu

wachsen. Durch die Übernahme von Truck Center Hauser GmbH können wir davon sofort profitieren. Das Unternehmen ist einer der renommiertesten Lkw-Vermieter in Deutschland. Es hat seinen Hauptsitz in Dieburg (nahe Frankfurt), zehn Niederlassungen sind strategisch über das gesamte Land verteilt. Wie PACCAR ist auch TCH vom Streben nach Qualität geprägt. Das Unternehmen ist äußerst serviceorientiert – es steht 24 Stunden am Tag und 7 Tage in der Woche für seine Kunden bereit und bietet Komplettlösungen im Transport. TCH bedient mit einer Flotte aus 1.200 Lkw, 1.800 Anhängern und 700 Wechselcontainern rund 3.000 Kunden. Die Leser diverser Fachzeitschriften des ETM-Verlages haben das Unternehmen zum ‚besten Vermieter‘ in Deutschland gekürt.“

Positive Reaktionen

Sonneville richtet seinen Focus zunächst auf die Integration von TCH und seinen Mitarbeitern innerhalb von PACCAR. „Unser Ziel ist natürlich, den Erfolg weiter auszubauen“, fügt er hinzu. „Das tun wir in enger Zusammenarbeit mit DAF Trucks Deutschland und den deutschen DAF-Händlern. Gemeinsam mit ihnen prüfen wir auch, was wir z. B. gegen die weißen Flecken tun können, die das TCH-Netzwerk in Berlin und Hamburg noch hat. Die ersten Reaktionen auf den Start von PacLease in Deutschland durch die Übernahme von TCH sind in jedem Fall ausgesprochen positiv. Kunden erkennen den Wert einer Fahrzeugvermietung, die der Lkw-Hersteller selbst betreut.“

Eine große Ehre

„Die Übernahme durch PACCAR, eines der erfolgreichsten Technologieunternehmen weltweit, ist eine große Ehre für das TCH-Team mit seinen professionellen und serviceorientierten Mitarbeitern“, so Dieter Hauser im Namen der Familie Hauser. „TCH hat sich in den letzten 17 Jahren zu einem äußerst soliden Unternehmen entwickelt. Als Teil von PacLease eröffnen sich TCH jetzt großartige Möglichkeiten für sein weiteres Wachstum in Deutschland und ganz Europa.“



Jubiläumstruck für De Rijke Groep

750.000ster DAF in Eindhoven produziert

DAF Trucks N.V. lieferte Mitte April den 750.000sten in Eindhoven produzierten Lkw an den Transportdienstleister De Rijke aus. Aad Goudriaan, Vorstandsvorsitzender von DAF, überreichte die Schlüssel des XF105 – der zum internationalen Lkw des Jahres 2007 gekürt wurde – an Herrn de Rijke, den Vorstandsvorsitzenden der De Rijke Groep, einem der führenden europäischen Logistikdienstleister für die chemische Industrie.

Der erste DAF-Lkw wurde am 1. September 1949 verkauft; insgesamt verließen in jenem Jahr 150 Lastkraftwagen das Werk in Eindhoven. Ein Jahr später waren es schon über tausend – doch kein Vergleich zu den fast 40.000 Lkws, die 2006 im Werk von Eindhoven hergestellt wurden. „Mit einem Marktanteil, der im schweren Segment von 9,6 % im Jahr 2000 auf 14,5 % im letzten Jahr gestiegen ist, weist DAF das stärkste Wachstum aller europäischen Lkw-Hersteller auf“, so Goudriaan.

Zuverlässigkeit hat oberste Priorität

„DAF versteht voll und ganz, was ein Spediteur von seinen Lkws erwartet“, begründet Herr de Rijke seine Entscheidung, erneut mehrere DAFs zu erwerben. „Im chemischen Bereich, auf den wir uns spezialisiert haben, benötigen wir vor allem maximale Zuverlässigkeit und Fahrzeugverfügbarkeit. Außerdem erwarten unsere Kunden maximale Flexibilität, die wir wiederum von der DAF-Serviceorganisation erwarten. Und mit dem ITS verfügt DAF nach wie vor über den führenden internationalen Pannenservice der Lkw-Branche. Ein weiterer wichtiger Aspekt: Die Fahrer schätzen die komfortablen und geräumigen DAF-Fahrerhäuser. Angesichts des immer stärkeren Fahrermangels ist der XF105 der beste Lkw, den ein Unternehmer für seine Fahrer erwerben kann. Außerdem legen wir Wert darauf, unsere Fahrer mit sicheren, umweltfreundlichen und sparsamen Transportmitteln auf die Straße zu schicken.“

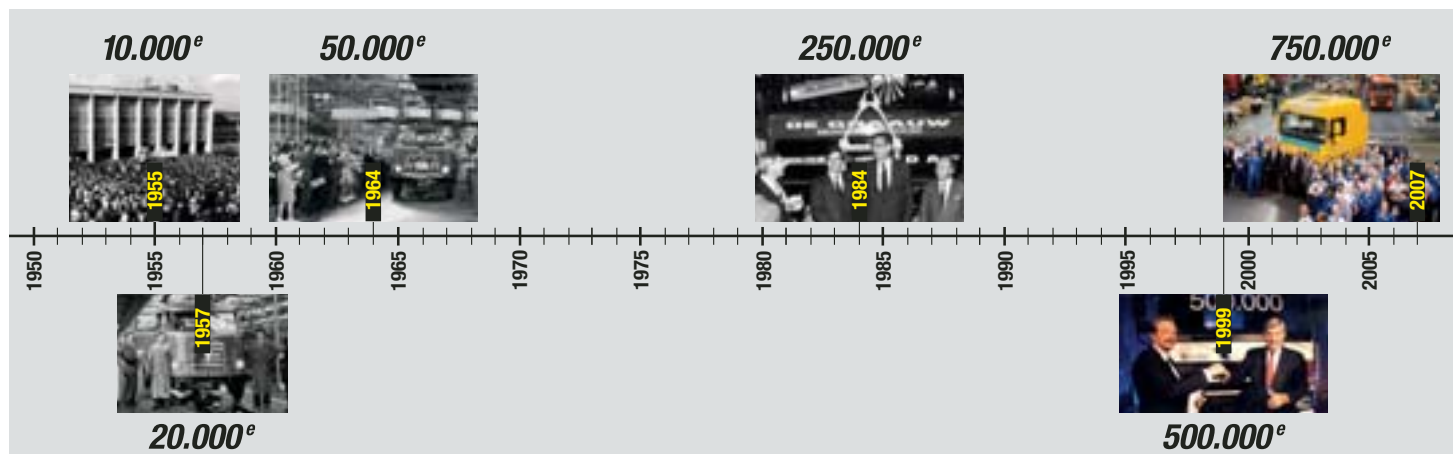


Ganz oben: Aad Goudriaan, Vorstandsvorsitzender von DAF (links), übergibt die Schlüssel des 750.000sten in Eindhoven gebauten Lkw an Herrn de Rijke, den Vorstandsvorsitzenden der De Rijke Groep.

1949 startete DAF mit der Produktion von Lastwagen. Sechs Jahre später verließ der 10.000ste das Werk. 1957 lief Nummer 20.000 vom Band, 1964 der 50.000ste Lkw. Exakt zwanzig Jahre später wurde der 250.000ste DAF hergestellt. Der nächste Meilenstein wurde 1999 mit der Produktion des 500.000sten erreicht.

Während der Schritt von 0 auf 250.000 Lkws noch 35 Jahre und der Schritt von 250.000 auf 500.000 immerhin 15 Jahre beanspruchte, wurde die Steigerung von 500.000 auf 750.000 in nicht einmal acht Jahren vollzogen.

Allein in den letzten drei Jahren wurde die Tagesproduktion in Eindhoven auf das Zehnfache erhöht. Derzeit laufen täglich 178 Lkw vom Band. Daneben werden bei Leyland Trucks jeden Tag 22 CF- und XF-Modelle sowie rund 45 LFs gebaut.



Mit 25 Tonnen Garnelen nach Marokko

Traum aller Fahrer



Dank niedriger Betriebskosten und maximaler Zuverlässigkeit und Effizienz erweist sich der XF105 als optimaler Lkw für Unternehmer. Der „Truck of the Year 2007“ ist jedoch auch für den Fahrer ein ideales Fahrzeugs – mit Blick auf den starken Fahrermangel im Transportsektor ein wichtiger Aspekt. Journalist Iep van der Meer war gemeinsam mit einem Kollegen eine Woche lang unterwegs mit einem der neuen DAF XF105 des niederländischen Unternehmens Heiploeg, dem größten Krabbenverarbeiter in Europa.



Die Fahrt führt von Zoutkamp im Norden der Niederlande bis ins spanische Algeciras, wo der Auflieger auf das Schiff nach Marokko verladen wird. Eine Strecke von 2700 Kilometern einfache Fahrt. Hin und zurück ist der Fahrer rund eine Woche unterwegs. Daher verfügen die Zugmaschinen von Heiploeg über den nötigen Komfort, z. B. den DAF-Kühlschrank, eine Mikrowelle und fast alle weiteren Optionen.

Platzwunder

Im Kühlaufleger befinden sich 25 Tonnen frisch gefangene Nordseekrabben, die zum Pülen nach Marokko transportiert werden. Unser Gepäck haben wir im großzügigen Stauraum des Super Space Cab untergebracht. Vor allem das große Schubfach unter dem Bett eignet sich hervorragend, denn es bietet viel Platz und das Gepäck

bleibt griffbereit. Daneben befindet sich der Kühlschrank, in den selbst große Flaschen und Getränkepackungen senkrecht hineinpassen. Diese Neuerungen beweisen, dass DAF bei der Entwicklung des XF105 sehr genau auf Wünsche der Fahrer gehört hat. Als praktisch erweist sich auch der Flaschenhalter schräg hinter dem Fahrersitz – genau dort, wo der Fahrer ihn haben will. Es scheint Kleinigkeiten zu sein, wenn aber das Fahrerhaus zum zweiten Zuhause wird, machen solche Dinge den Unterschied. Ab nach Süden!

Der 460 PS starke Euro 5-Motor läuft sehr leise und das AS-Tronic-Getriebe nimmt uns alle Schaltentscheidungen ab. Komfort auf höchstem Niveau. Der Einstieg, der bequeme und ergonomisch gestaltete Arbeitsplatz und besonders der großzügige Wohnraum im größten DAF-Fahrerhaus sind einzigartig. Alle Bedienelemente sind rund um das Lenkrad angeordnet und damit in Reichweite. Selbst das Automatikgetriebe ist problemlos von der Lenksäule aus bedienbar. Unter anderem dank des halbflachen Bodens entsteht außerdem eine optimale Durchlaufhöhe.

Schlafen wie zu Hause – oder besser

Über Paris, wo wir noch in die abendliche Rush-Hour geraten, fahren wir nach Süden



Von: Iep van der Meer



in Richtung Bordeaux. Nach einer stärken-
den Mahlzeit und einer Tasse Kaffee be-
schließen wir, noch ein Stück weiterzufahren
– denn wir sind ja zu zweit und müssen am
Sonntagnachmittag in Algeciras sein.

Während der Nachtfahrt wird der Innenraum
des DAF durch die rote Nachtbeleuchtung
und vor allem das indirekte Licht über der
Schränk wand angenehm erhellt. Kurz vor
Poitiers ist unsere Fahrtzeit um. Wir ziehen
die Gardinen zu und freuen uns auf die ein-
ladenden Betten. Manche Hersteller bieten
die Möglichkeit, die Schlafzone in einen
Sitzbereich umzubauen, doch DAF hat sich
bewusst dagegen entschieden. Ein Fahrer
möchte sich schlafen legen, ohne erst den
Innenraum umbauen zu müssen. Das hat
DAF verstanden – und auch, dass die
Matratzen aus einem Stück sein müssen.
Die Betten sind einfach königlich. Im XF105
schläft es sich so gut wie zu Hause, wenn
nicht sogar besser. Das obere Bett ist über
eine praktische Leiter erreichbar: leicht
ausklappbar, sehr breit und mit fußgerecht
geformten Stufen.

Nach einer erholsamen Nachtruhe beginnen
wir den nächsten Morgen an einer Tank-
stelle mit einer Tasse Automatenkaffee und
kaufen gleich noch ein. Mit lokalen franzö-
sischen Leckereien versorgt setzen wir die

Fahrt fort. Der Ausziehtisch im Armaturen-
brett eignet sich hervorragend für ein Früh-
stück aus Baguette und Paté, und die
Kilometer ziehen wie im Flug vorüber.

Ideale Geschwindigkeitskontrolle bergab

Kurz hinter der spanischen Grenze kann der
MX-Motor in den Pyrenäen seine Leistung
unter Beweis stellen. Wir haben rund vierzig
Tonnen Krabben geladen, doch der 460 PS
starke DAF lässt so manchen Kollegen
hinter sich. Er beweist eine phänomenale
Zugkraft. Als äußerst praktisch erweist sich
der Bergab-Modus der Cruise Control, wie
auch Radio und Telefon, die sich bequem
vom Lenkrad aus bedienen lassen. Die
Geschwindigkeit wird bergauf und bergab
elektronisch geregelt, sodass der Fahrer
nur noch aufpassen und lenken muss.

**Heiploeg wurde nach dem Zweiten Weltkrieg
von den Firmen Heidema und Van der Ploeg
gegründet. Als europäischer Marktführer für
Krabben besitzt das Unternehmen in Zoutkamp
einen ultramodernen Verarbeitungsbetrieb.
Derzeit beschäftigt Heiploeg 276 Mitarbeiter,
beim selbständigen Transportbetrieb Heitrans
arbeiten weitere 51 Personen. Der Fuhrpark
umfasst 43 Fahrzeuge, darunter 14 DAF XF105
Super Space Cabs, die im Schnitt 175.000 Kilo-
meter pro Jahr zurücklegen.**

Hinter Vitoria wechseln wir den Fahrer für
die letzte Etappe von 4,5 Stunden an diesem
Tag. Unterwegs essen wir kurz vor Madrid
noch einen herzhaften Solo Mio, bevor
wir weiterfahren. Die gesellige Bar, in der
einige Kollegen bereits mit einem Bier das
Wochenende einläuten, lassen wir hinter
uns. Wir müssen weiter: Die Pflicht ruft und
die Krabben warten, trotz Samstagabend.
Kurz hinter Valdepenas stellen wir das
Fahrzeug ab und schließen die Gardinen.
Selbst nach einem ganzen Tag unterwegs
fühlen wir uns fit – und das spricht Bände
über den Komfort des XF105. Er bietet
bequeme Sitze, lässt sich gut fahren und
ist leise. Wir verstehen voll und ganz,
warum das neue DAF-Spitzenmodell zum
„Truck of the Year 2007“ gewählt wurde.
Er ist der Traum jedes Fahrers, vor allem
in der Super Space Cab-Variante mit
den herrlichen Skylights, die zahlreiche
neidische Blicke anderer Fahrer auf sich
ziehen.

Sonntagmorgen fahren wir das letzte Stück
und schon bald glitzert am Horizont das
Mittelmeer in der Sonne. Zu den schwung-
vollen Klängen von Santa Esmeralda aus
den Lautsprechern fahren wir zum Hafen,
wo uns Benny Abbas von Heitrans erwartet.
Er sorgt dafür, dass die Ladung vom
Veterinärdienst geprüft wird. Außerdem

Wir verstehen voll und ganz, warum das neue DAF-Spitzenmodell zum „Internationalen Lkw des Jahres 2007“ gewählt wurde. Er ist der Traum jedes Fahrers, vor allem in der Super Space Cab-Variante mit den herrlichen Skylights, die zahlreiche neidische Blicke anderer Fahrer auf sich ziehen.



weist er die marokkanischen Fahrer ein, die den Auflieger übersetzen. Drüben in Marokko werden die Krabben gepult und anschließend wieder in die Niederlande zurückgebracht. Wir koppeln den Anhänger ab und einen anderen an. Obwohl wir noch 2.700 Kilometer bis Zoutkamp vor uns haben, fühlen wir uns bereits wieder wie zu Hause. Genauer gesagt: wie im XF105.



DAF Super Space Cab: Der Standard für Platz und Komfort

Den Fahrerkomfort schreibt DAF seit jeher sehr groß. Bereits 1985 stellte DAF seinen ersten Lkw mit hohem Dach vor, der einen zu jener Zeit unübertroffenen Innenraum aufwies: den 2800 Space Cab. Dieses Fahrerhaus bot gleichzeitig sehr viel Stauraum – im Fernverkehr ein sehr wichtiger Aspekt. Das Space Cab kam später auch bei den Modellen 3300 und 3600 zum Einsatz. Der 1988 eingeführte 95 war ebenfalls in einer Space Cab-Ausführung erhältlich.

Auf der European Road Transport Show 1994 in Amsterdam überraschte DAF alle Besucher mit Fahrerkomfort der Superlative in Form des DAF 95 Super Space Cab. Mit Standhöhe über dem Motortunnel, äußerst

bequemen Betten und 1.200 Liter Stauraum eignete sich dieser LKW optimal für tage- oder sogar wochenlange Fahrten. Im Laufe der Jahre hat DAF das Konzept des Super Space Cab immer weiter verbessert und

verfeinert. Den Höhepunkt bildete die Einführung des XF105 mit vollständig neuem Super Space Cab, womit DAF seinen Vorsprung in puncto Platz und Komfort weiter ausbaute. Die Liebe zum Detail, mit der die DAF-Entwickler das Fahrerhaus konzipiert hatten, war für eine internationale Jury von Fachjournalisten ein wichtiges Argument, den XF105 zum "Truck of the Year 2007" zu küren.

DAF 3300 Space Cab



DAF 95 Super Space Cab



DAF 95XF Super Space Cab



DAF XF95 Super Space Cab



DAF XF105 Super Space Cab



dirna

Air conditioning for vehicles



Truck & Trailer Parts



Verkaufs- & Serviceaktion von Standklimaanlagen!

*Genießen Sie den Komfort sowie eine
erhöhte Leistungsfähigkeit, die ein klimatisierter
Innenraum bietet*

Mini **cool**
COMPACT

bycool
FLAT



Russische Transporteure vertrauen auf DAF XFs

„Problemlos auch unter Ext...



Bereit für die nächste lange Fahrt: Zwei Fahrer von Apeks Intertrans stehen vor ihrem frisch gereinigten 95XF Super Space Cab. Drei Stunden zuvor kam der Lkw von der letzten Fahrt zurück.

Russland erstreckt sich über siebzehn Millionen Quadratkilometer. Im Osten und Norden herrschen extreme Klimaverhältnisse und die Straßenqualität variiert von sehr mittelmäßig bis äußerst schlecht. Regionale Strecken sind hier für Spediteure schnell 750 Kilometer lang. Temperaturen bis -40°C sind in manchen Gebieten eher die Regel als die Ausnahme. Zuverlässigkeit und Langlebigkeit sind deshalb für russische Spediteure wichtige Argumente bei der Entscheidung für DAF. „Trotz zwei Millionen Kilometern wurde der Motor noch nie geöffnet.“

Viktor Belousov ist Geschäftsführer der PervoUralsk Transport Company (PTC). Sein Unternehmen hat seinen Sitz in Pervouralsk in der Region Jekaterinburg, rund 2000 Kilometer östlich von Moskau. Die Temperaturen schwanken hier zwischen -45 und $+35$ Grad und das raue Uralgebirge bestimmt seine tägliche Aussicht. Die Lkw-Flotte von PTC bestand jahrelang aus inländischen Marken, doch 2002 nahm Belousov fünf gebrauchte DAF XF95.380-Zugmaschinen in Betrieb. „Diesen Entschluss habe ich nie bereut.“

Zwanzig Tage unterwegs

„PTC fährt in Russland vor allem lange Strecken“, so Belousov. „Meine Fahrer sind oft fünfzehn bis zwanzig Tage mit verschiedensten Ladungen unterwegs. Die Strecke Wladiwostok – Jekaterinburg und

trembedingungen“



Die 95XF von Pervouralsk Transport Company datieren aus dem Jahr 1997. Als sie 2002 in Betrieb genommen wurden, betrug ihr Kilometerstand rund 500.000 Kilometer.

zurück ist 12.000 Kilometer lang, die letzten 500 davon bis Wladiwostok auf unbefestigten Straßen. Außerdem fahren meine Lkws von Pervouralsk aus zu den Öl- und Gasfördergebieten im nördlichen Sibirien. Dorthin transportieren sie Stahlrohre für Pipelines.“

1,3 Millionen Kilometer

Die DAF 95 XF von Viktor Belousov stammen aus dem Jahr 1997. Als er sie 2002 in Betrieb nahm, hatten sie rund 500.000 Kilometer auf dem Tacho. Viktor Belousov: „Meine DAFs haben jetzt einen Tachostand von rund 1,3 Millionen Kilometern. In der gesamten Zeit gab es keinen einzigen ungeplanten Stillstand, trotz der extremen Temperaturen, des oft minderwertigen Kraftstoffs und der schlechten Straßen. Meine Fahrer äußern sich begeistert über den Komfort, den Wohnraum und auch den Stauraum. Denn bei zwanzig Tagen unterwegs fällt eine Menge Gepäck an, vor allem in Russland.“

Weitere fünf

Die Fahrer von PTC loben den Komfort der DAF-Lkw, aber für ihren Arbeitgeber Belousov zählen noch weitere Faktoren. „Die Zuverlässigkeit der XF95 hatte ich schon erwähnt“, meint er. „Doch auch die Lebensdauer der Lkw ist beeindruckend. Obwohl sie bereits zehn Jahre alt sind und keine leichten Einsätze fahren, sind sie technisch perfekt in Ordnung. Zudem sind sie im Kraftstoffverbrauch sparsam und haben eine hohe Nutzlast. Genug Gründe, 2005 noch einmal fünf gebrauchte DAFs anzuschaffen. Außerdem verhandle ich gerade über weitere fünfzehn DAFs.“

„PTC fährt in Russland vor allem lange Strecken“, so Belousov. „Meine Fahrer sind oft fünfzehn bis zwanzig Tage mit verschiedensten Ladungen unterwegs.“

Apeks Intertrans: DAF bereits seit 1994

Das Moskauer Unternehmen Apeks Intertrans fährt bereits seit 1994 DAF, anfangs den DAF 95 und später den XF95. „Meine Flotte umfasst XF95s, die schon mehr als 2.000.000 Kilometer unterwegs waren“, so Igor Zelenko, Geschäftsführer von Apex Intertrans. „Eine herausragende Leistung – vor allem, da rund die Hälfte dieser Strecken im Gebiet der ehemaligen Sowjetunion einschließlich Mittelasien zurückgelegt wurden. Pro Jahr bedeutet das 200.000 Kilometer unter extremen Bedingungen.“

Wenig Pausen

Die mittlerweile auf 25 Fahrzeuge angewachsene XF-Flotte von Apeks Intertrans legt wenig Pausen ein, erklärt Zelenko: „Eine Fahrt kann leicht über zehntausend Kilometer gehen. Eine Strecke führt z. B. von Rostow nach Madrid, von dort nach Sevilla und dann nach Jekaterinburg. Direkt nach der Ankunft werden die nötigen Wartungsarbeiten durchgeführt, z. B. der Austausch von Ölfiltern und die Bremsbelagprüfung. Keine drei Stunden später ist der LKW mit zwei anderen Fahrern bereits wieder unterwegs.“ Auch für Zelenko ist die Zuverlässigkeit ein wichtiges Kaufargument: „Ich kann mir keine Verspätungen leisten. Das kann

zu Vertragsverletzungen und letztlich zum Verlust von Kunden führen.“

Blumen

Seit 1995 transportiert Apeks Intertrans auch Blumen von der weltweit größten Blumenauktion im niederländischen Aalsmeer über Moskau bis nach Kasachstan. „Eine sehr verantwortungsvolle Aufgabe angesichts der empfindlichen Ladung“, meint Zelenko. „Aber die DAFs sind robust. Abgesehen von der normalen Instandhaltung brauchen wir fast nichts zu tun. Natürlich fällt z. B. bei Flüssigkeiten, Beleuchtung, Fenstern und Scheibenwischern etwas mehr Instandhaltung an, und auch kleinere Blechschäden kommen vor, aber mit Blick auf die Einsatzbedingungen der DAFs ist das völlig normal.“

Zwei Millionen Kilometer

Wie erwähnt, haben einige DAFs von Apeks Intertrans bereits mehr als zwei Millionen Kilometer hinter sich – ohne Überholung. Zelenko: „Motor, Hinterachse und Differential sowie das Getriebe dieser Fahrzeuge wurden noch nie geöffnet. Wir hoffen, dass wir mit ihnen noch mindestens eine Million Kilometer zurücklegen können. DAFs sind äußerst zuverlässig, komfortabel und allen Konkurrenten weit überlegen.“



DAF und PACCAR Financial:

Finanzdienstleistungen für die Transportbranche

Bei der Finanzierung Ihres neuen DAF-LKW unterstützt Sie PACCAR Financial. Wir kennen uns in der Transportbranche bestens aus und können deshalb Ihrem Unternehmen die optimale Finanzierungslösung bieten. Fragen Sie bitte Ihren Vertragshändler nach weiteren Informationen.

