

DAF in action

Magazin von DAF Trucks N.V.

Nummer 2, 2008

**DAF Trucks
auf der IAA
Nutzfahrzeuge 2008
in Hannover:**

**Die Evolution
geht ständig
weiter**

**Biodiesel:
eine Antwort
mit neuen Fragen**



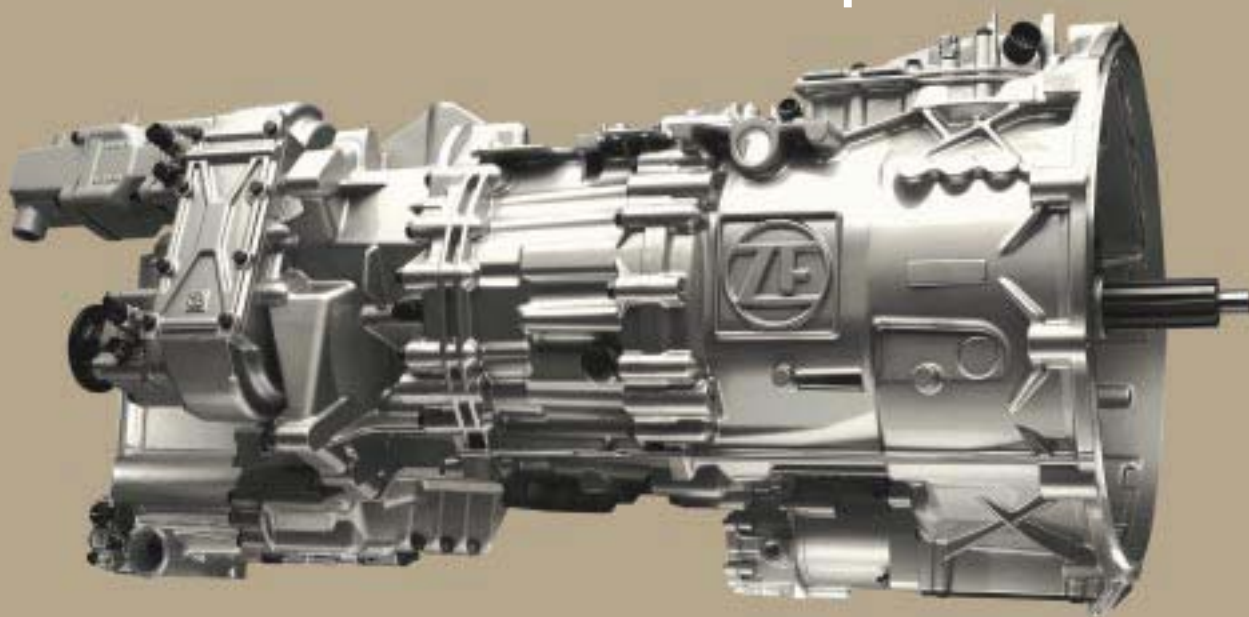
A PACCAR COMPANY



ZF AST08-33 KE-COMMUNICATION



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



www.zf.com

Ob schwerer Fernverkehr, Verteilerverkehr oder Spezialfahrzeug – die Nr. 1 unter den automatischen Schaltgetrieben erleichtert Truckern die Arbeit. Entspannung auf weiten Strecken, im Stadtgewühl sowie auch beim feinfühligem Rangieren – automatisch!
DAF AS-Tronic. Entspannt fahren.

Antriebs- und Fahrwerktechnik



4. DAF-Nachrichten
6. DAF Trucks auf der IAA
Nutzfahrzeuge 2008
in Hannover
10. PACCAR Financial Erschließt
den polnischen Markt
11. Höhere Nutzlasten erforderlich
12. „Einmal DAF, immer DAF“
15. PACCAR World
16. Neues Vertriebszentrum von
PACCAR Parts in Ungarn
18. Grupo Torrestir: „Service
als entscheidender Faktor“
19. Gesetzgeber stellt neue
Anforderungen an die Spiegel
bereits ausgelieferter Lkws
21. AdBlue an 8.000 Stellen
erhältlich
22. OrangeWays - ein
vielversprechender neuer
Service in Ungarn
24. „Gesamtgewichte von
mehr als 150 Tonnen“
26. Biodiesel: eine Antwort
mit neuen Fragen

Die Evolution geht ständig weiter

Auf dem Pkw-Markt werden revolutionäre neue Modelle in regelmäßigen Abständen eingeführt. In der Nutzfahrzeugbranche findet dagegen eine eher stetige Entwicklung statt. Die Transportunternehmer warten nicht darauf, dass ein komplett neues Modell auf den Markt kommt, durch das ihr gesamter vorhandener Fuhrpark auf einen Schlag veraltet. Niemand möchte mit Spielereien und Technologie ohne oder mit wenig Mehrwert unnötige Risiken eingehen. Aus diesem Grund führt DAF keine "Technologie um der Technologie willen" ein, sondern nur hochwertige Technologien für mehr Transporteffizienz, Sicherheit, Fahrerkomfort und Umweltschutz.

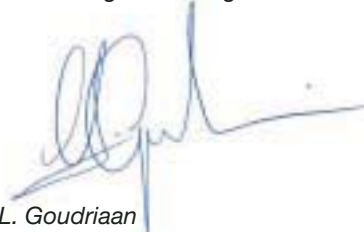
Auf diesem Prinzip beruhen alle Entwicklungsprogramme von DAF.

Zuverlässigkeit, Langlebigkeit, niedrigstmögliche Kosten und höchstmögliche Transporteffizienz sind für uns entscheidend. Durch den drastischen Anstieg der Kraftstoffpreise und die steigenden Mautkosten ist es für die Transportunternehmen nicht leicht, ein solides Betriebsergebnis zu erzielen, daher konzentrieren sich unsere Entwicklungsaktivitäten nach wie vor auf die weitere Verbesserung der Effizienz. Somit suchen wir weiterhin nach Möglichkeiten, unsere Kunden bei der Verbesserung des Betriebsergebnisses zu unterstützen.

Das nach einer umfassenden Versuchsperiode jetzt verfügbare DAF Telematics-System ist ein gutes Beispiel dafür. Es unterstützt die Transportunternehmer durch optimale Kommunikation zwischen Planung und Fahrer, Nachverfolgung und Ortung, sofortige Nachrichtenübertragung und Navigation bei der Steigerung der Effizienz.

Ein anderes Beispiel ist der weiter optimierte Antriebsstrang des CF und XF105 mit wirtschaftlichen PACCAR-Motoren, einem neuen, leichteren 12-Gang-Getriebe, das weniger Gangwechsel erfordert, und schnellere Hinterachsübersetzungen, was zu noch mehr Effizienz beiträgt. All diese Innovationen werden auf der IAA gezeigt und sind ab Juni 2009 für den CF und XF105 verfügbar.

Natürlich haben wir bei all den Produktverbesserungen auch den Fahrer nicht vergessen. Seit vielen Jahren ist das Hauptprinzip von DAF, das wir zwei Kunden haben: den Transportunternehmer und den Fahrer. Beide werden in unseren Entwicklungsprogrammen gebührend berücksichtigt. Zum Beispiel bieten unsere auf der IAA vorgestellten CF- und XF105-Modelle für 2009 neue Sicherheitsoptionen wie adaptiver Tempomat und Front Collision Warning. Zudem hat unsere Design-Abteilung die Innenausstattung mit stilvollen warmen Farben, neuen Materialien und noch komfortableren Sitzen aufgewertet. Die beste Fahrerhaus-Innenausstattung aller Zeiten konnte nochmals verbessert werden, denn "die Evolution geht ständig weiter".



Aad L. Goudriaan
President-Director



Impressum

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

Gestaltung und Druck: GPB bv, Leiderdorp

DAF CF85 als British Fleet Truck of the Year ausgezeichnet

Bei den Motor Transport Awards in London ist DAF für seinen CF85 zum achten Mal die Auszeichnung Fleet Truck of the Year verliehen worden. Die jährlich stattfindende Veranstaltung wird von dem führenden britischen Magazin Motor Transport veranstaltet.

Die Entscheidung über die Vergabe der Auszeichnung traf ein Bewertungsgremium, das aus 25 prominenten britischen Fuhrparkbetreibern bestand. Die Mitglieder des Bewertungsgremiums waren der Meinung, der DAF CF85 sei der richtige Lkw mit dem richtigen Gewicht, dem richtigen Kraftstoff, dem Hauptschwerpunkt Effizienz, einem ausgereiften Support und klassenbestem Rund-um-die-Uhr-Notdienst.

„Wir wissen, dass der CF 85 für viele Fuhrparkbetreiber in Großbritannien der optimale Lkw ist. Es ist großartig, dass die hervorragenden Eigenschaften dieses Lkws und auch unser gesamtes Händlernetz in der Branche entsprechend anerkannt werden“, so Stuart Hunt, Geschäftsführer von DAF Trucks Ltd. „In diesem Jahr lag unser Schwerpunkt bei der Teilnahme an diesem Wettbewerb auf den ‚grünen‘ Qualifikationen des Lkws und der gesamten DAF-Produktpalette, die bereits jetzt, 18 Monate vor Ablauf der gesetzlichen Frist, die Euro 5-Abgasnorm erfüllt.“

DAF LF gewinnt in Polen

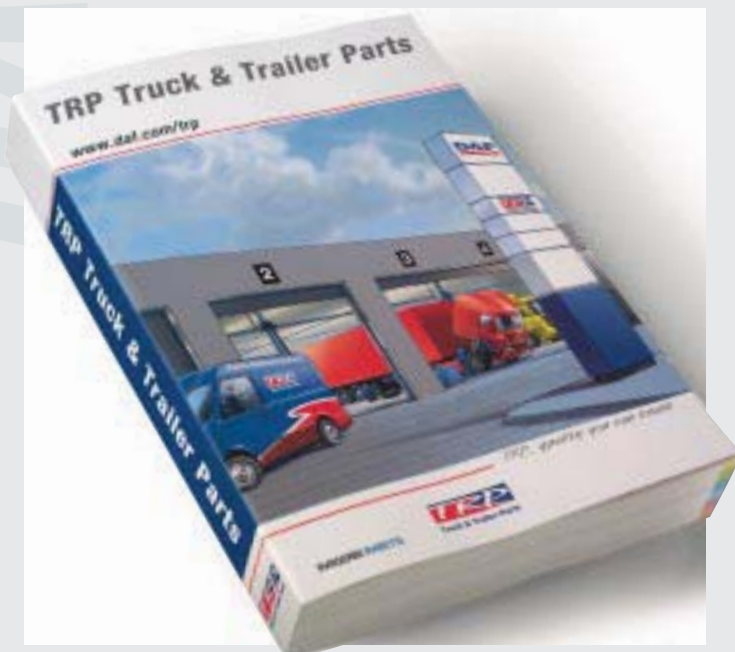
Zum zweiten Mal in Folge ist die DAF LF-Baureihe von der Gazeta Finansowa, einem führenden, wöchentlich erscheinenden Finanzmagazin in Polen, mit dem Titel „Bester Lkw für kleine und mittlere Unternehmen“ ausgezeichnet worden. Der Preis wurde der DAF LF-Baureihe verliehen, weil „sie die Erwartungen von kleinen und mittleren Unternehmen am besten erfüllt“. Das Magazin hebt die Zuverlässigkeit, den niedrigen Kraftstoffverbrauch, die hohe Nutzlast, die Wendigkeit und das moderne Design lobend hervor.



Von links nach rechts: Gastgeber Rory Bremner, Stuart Hunt, Managing Director of DAF Trucks Ltd. UK und Enrico Odorico, Managing Director von Sponsor BRS Truck Rental.



Mehr als 60.000 TRP-Ersatzteile



1995 hat PACCAR Parts als Teil der „Alles aus einer Hand“-Strategie, bei der der Transportunternehmer alles für seinen Fuhrpark unter einer einzigen Adresse finden kann, sein Programm „Teile für Lkw und Anhänger“ (TRP) vorgestellt. Der neue TRP-Katalog mit Ersatzteilen für alle Lkw- und Anhängermarken sowie Werkstattzubehör ist einer der umfangreichsten in der Lkw-Branche. Das TRP-Programm enthält mehr als 60.000 Artikel, darunter jetzt auch SAF-Originalteile für Anhängerachsen.

Alle 60.000 Artikel des TRP-Programms sind im neuen digitalen Katalog unter www.daf.com/trp zu finden. Dort können Sie mit einer umfangreichen Suchfunktion schnell nach den benötigten Ersatzteilen nach Marke und Ersatzteilkategorie suchen. Zusätzlich ist bei den DAF-Händlern auch eine neue Druckversion des TRP-Katalogs erhältlich.



Auszeichnung für Technologie und Innovation

DAF wurde kürzlich der „Power Torque Magazine Technology and Innovation Award“ für den CF85 verliehen. Die Auszeichnung wird durch den Herausgeber der australischen Fachzeitschrift „Motoring Matters“ an Lkw- und Anhängerhersteller vergeben, die einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung der Fahrzeug- und Fahrersicherheit und zur Verringerung der Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs geleistet haben.

Dem DAF CF85 wurde die Auszeichnung aufgrund des hochmodernen PACCAR MX-Motors, der strengste Emissionsnormen erfüllt, sowie des Komforts und der Platzverhältnisse im Fahrerhaus verliehen. „Er ist wirklich einer der komfortabelsten Lkws, den wir je gefahren haben“, sagte Chefredakteur Chris Mullet während der Preisverleihung. „Wir haben eine 750 Kilometer lange Testfahrt von Melbourne nach Sydney durchgeführt. Als wir dort ankamen, haben wir sofort eine weitere dreistündige Fahrt unternommen, einfach weil sich der Lkw so toll fährt.“



DAF Night Lock

Um Lkw-Fahrer vor Einbrüchen und Raubüberfällen im Fahrerhaus zu schützen, führt DAF als erster Lkw-Hersteller eine Nachtverriegelung für die Fahrerhaustüren ein. Sie kann an jedem DAF XF105 schnell und einfach montiert werden.

DAF ist bekannt dafür, nah an den Fahrern zu sein und ihre Wünsche und Forderungen ernst zu nehmen. Zu diesem Zweck recherchiert DAF viel unter den Fahrern. Ein Thema, das in Gesprächen mit ihnen immer wieder zur Sprache kommt, ist die zunehmende Kriminalität, mit der sie konfrontiert werden. Immer öfter werden Fahrer im Schlaf angegriffen. Das Ziel der Angreifer: den Fahrer ausrauben oder die Fracht stehlen. Für DAF war dies ein Grund zur Entwicklung einer Möglichkeit, den Fahrer vor derartigen Vorkommnissen zu schützen.

Einheitliche Nachtverriegelung

DAF führt als erster Lkw-Hersteller eine spezielle Nachtverriegelung ein. Das mechanische Schloss wird an der Seitenwand des Fahrerhauses montiert. Beim Verschließen wird ein Stift aus gehärtetem Stahl in die Türarmlehne geschoben. Die notwendigen Verstärkungen werden im Werk montiert. Wenn DAF Night Lock verschlossen ist, lässt sich die Lkw-Tür selbst mit einer Brechstange nicht öffnen.

DAF-Lkws als Visitenkarte

Die Firma Flegg Transport mit Sitz in Buckinghamshire/England ist auf den Transport und die Installation von Schwermaschinen spezialisiert. Bei der vor kurzem erfolgten Fuhrparkmodernisierung spielten der Fahrkomfort und das Erscheinungsbild eine wichtige Rolle.

Die vier neuen XF105 verfügen über Luxusausstattung, das heißt Fahrer und Beifahrer können über alle denkbaren Annehmlichkeiten verfügen. „Ästhetik spielt eine wichtige Rolle für alle Aspekte unserer Geschäftstätigkeit“, so Geschäftsführer Jayson Flegg. „Das gilt auch für unsere Fahrzeuge. Sie müssen die Professionalität und die hohen Ansprüche unseres Unternehmens vermitteln.“

„Zudem wollen wir unseren Mitarbeitern einen hohen Fahrkomfort bieten“, fügt Jayson Flegg hinzu. „Die Fahrer sind auch Spezialisten für die Installation und Demontage von Maschinen. Das ist keine leichte Aufgabe. Es ist wichtig, dass sie mit der richtigen Ausrüstung am Standort ankommen und sofort mit der Arbeit beginnen können. Zudem dient das Fahrerhaus oft als Ruheplatz für (manchmal ziemlich lange) Wartezeiten. DAF-Lkws passen perfekt zu unseren Anforderungen.“



XF105 als Tret-Lkw

Besonders für die jüngsten Fahrer bietet DAF eine Tret-Version des XF105 („International Truck of the Year 2007“) an. Der Tret-Lkw besteht aus hochwertigem Kunststoff und ist TÜV- und GS-geprüft. Er ist 90 cm lang und hellgelb. Der Tret-Lkw wiegt 11 kg und ist für Kinder zwischen 3 und 6 Jahren vorgesehen. Der DAF XF105 Tret-Lkw kostet 125 € und wird vom DAF-Händlernetz angeboten, das in Europa über mehr als 1000 Vertriebs- und Servicepunkte verfügt.

DAF Trucks auf der IAA Nutzfahrzeuge 2008 in Hannover

Die Evolution geht ständig



Hannover. 25. September bis 2. Oktober. IAA Nutzfahrzeuge 2008. Eine der wichtigsten Lkw- und Transportmessen weltweit. DAF wird eine Vorschau auf die Verbesserungen seiner beliebten Baureihen CF und XF105 zeigen, die ab Juni 2009 in die Produktion einfließen. Beide Modellreihen erhalten eine neue Innenausstattung, einen nochmals verbesserten Antriebsstrang und als Zusatzausstattung einen adaptiven Tempomat und ein Auffahrwarnsystem. Natürlich wird sich DAF auf der IAA Nutzfahrzeuge 2008 auch auf die Umwelt konzentrieren. DAF ist der erste Lkw-Hersteller, der bereits all seine Modelle als EEV-Version (Enhanced Environmentally friendly Vehicles; besonders umweltfreundliche Fahrzeuge) anbietet. Darüber hinaus wird DAF den LF Hybrid-Lkw, der ab dem kommenden Jahr produziert wird, sowie die Limited Edition seines Topmodells XF105 zum 80jährigen Firmenjubiläum vorstellen.

Wie immer hat DAF seinen Stand in Halle 17 des Messegeländes in Hannover. Der Stand umfasst eine Fläche von nahezu 2.500 m². DAF wird seine gesamte Produktpalette vorstellen: den LF für den Verteilerverkehr, den CF für eine Vielzahl von Einsatzbereichen und den XF105, den "International Truck of the Year 2007", für den Fernverkehr.

Vorschau auf die Modell-Versionen des Jahres 2009 des CF und XF105

Da viele Transportunternehmen ihre Fahrzeugbeschaffung langfristig planen, wird DAF auf der IAA 2008 eine Vorschau auf die Verbesserungen der beliebten Modellreihen CF und XF105, die ab Juni 2009 wirksam werden, zeigen. Motto der Präsentation wird sein "Die Evolution

geht ständig weiter".

Die auffälligste Veränderung ist die neue Innenausstattung. Dank der Verwendung neuer Materialien und Farben ist diese ab sofort noch attraktiver. Durch die Auswahl von Farben wie "pastellgelb" (Wand- und Deckenverkleidung, Matratzen, Vorhänge), "braunschwarz" und "kamelgrau" (Armaturentafel, Türenverkleidungen und Sitze) erhalten die attraktiven Innenausstattungen des CF und XF105 eine noch außergewöhnlichere Note, und die richtungsweisende Größe der Fahrerkabine wird einmal mehr unterstrichen. Die Armaturentafel des XF105 Super Space Cab ist zweifarbig gestaltet: ein dunkler Farbton für den oberen Bereich und ein hellerer Farbton für den unteren Bereich. Außerdem verfügen alle Sitze der Modellreihen CF und XF105 über eine komfortable, strukturierte Polsterung. Die Kopfstützen sind mit einem Relief versehen, welches das DAF-Logo zeigt. Dabei sind der CF und der XF105 nicht nur für Fahrer, sondern auch für Transportunternehmen attraktiv. Der Antriebsstrang mit dem leistungsstarken und effizienten 9,2-Liter-PACCAR-PR-Motor für den CF75 und dem 12,9-Liter-PACCAR-MX-Motor

over: weiter



Alle Modelle der Baureihen CF und XF105 verfügen über neue Sitze mit einer komfortablen, strukturierten Polsterung. Die Kopfstützen sind mit einem Relief versehen, welches das DAF-Logo zeigt.



für den CF85 und den XF105 wurde weiter verbessert. Weitere interne Motorverbesserungen in Verbindung mit der Antriebsstrangoptimierung gewährleisten einen noch geringeren Kraftstoffverbrauch. Eine Neuerung ist das 12-Gang-Schaltgetriebe (ZF Ecosplit) für noch mehr Schaltkomfort und Wirtschaftlichkeit. Das neue 12-Gang-Getriebe, das standardmäßig erhältlich sein wird, ist außerdem bis zu 30 kg leichter als das aktuell verfügbare 16-Gang-Getriebe. Ein neuer, kompakterer und reaktionsfreudiger Intarder kann ebenfalls geliefert werden. Um den Antriebsstrang besser an die spezifischen Einsatzbereiche und Fahreigenschaften anzupassen, wurde der Bereich der Hinterachsuntersetzungen erweitert. Als Ergänzung zur schnellsten Untersetzung 2,53:1 wurde die Hinterachsuntersetzung 2,80:1 der Baureihen hinzugefügt.

Adaptiver Tempomat und Auffahrwarnsystem (Forward Collision Warning)

Ab Juni 2009 werden die Fahrzeuge der Baureihen CF und XF105 mit adaptivem Tempomat und Auffahrwarnsystem als Zusatzausstattung erhältlich sein.

Der adaptive Tempomat gewährleistet, dass der Lkw automatisch einen voreingestellten Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug einhält. Dies ist eine Entlastung für die Fahrer. Verringert sich der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug, bremst das System den Lkw in Abhängigkeit zur benötigten Bremsleistung, indem es nacheinander die Kraftstoffzufuhr, die Motorbremse, den Intarder und die regulären Bremsen anpasst. Darüber hinaus wird eine Warnmeldung angezeigt, wenn der Fahrer zusätzliche Bremsleistung erbringen muss,

Durch Farboptionen wie "pastellgelb", "braunschwarz" und "kamelgrau" erhalten die attraktiven Innenausstattungen der Modellreihen CF und XF105 eine noch außergewöhnlichere Note.

Wie immer hat DAF seinen Stand in Halle 17 des Messegeländes in Hannover. Der Stand umfasst eine Fläche von nahezu 2.500 m².





Das DAF Telematics-System ist seit Juli in sechs europäischen Ländern erhältlich.



lichen Verkehr im vergangenen Jahr sind sie nun auch für den DAF CF75 für den Verteilerverkehr mit einer Leistung von 250 bis 360 PS erhältlich. Außerdem werden für den DAF CF85 und XF105 EEV-Versionen des 12,9-Liter-PACCAR-MX-Motors mit einer Leistung von 360 bis 510 PS und mit passivem Rußfilter verfügbar sein. Eine 160 PS starke EEV-Version des LF steht eigens für den innerstädtischen Lieferverkehr zur Verfügung. In diesem Fall werden die EEV-Emissionswerte sogar ohne den Einsatz eines Rußfilters erreicht.

DAF Telematics

Bei der IAA 2008 wird DAF selbstverständlich besonderes Augenmerk auf das DAF Telematics-System legen, einem Datenkommunikationssystem, das es dem Transportunternehmer ermöglicht, sein Flottenmanagement und seine Betriebsabläufe zu optimieren. Das System, das seit Juli in sechs europäischen Ländern erhältlich ist, erlaubt den Austausch von Nachrichten zwischen Lkw und Zentrale. Es verfügt außerdem über eine Navigationsfunktion, sodass die Zentrale genau weiß, wo sich das Fahrzeug gerade befindet. Ein wichtiges Leistungsmerkmal des DAF Telematics-Systems besteht darin, dass es sich sowohl vom Fahrer als auch vom Personal in der Zentrale einfach bedienen lässt. Der Transportunternehmer benötigt dazu lediglich einen Internetzugang, um auf die Daten zugreifen zu können. Die mehrfarbige Bedienkonsole hat lediglich sechs Menü-tasten. Nur ein paar Tastendrucke und der Fahrer kann auf die gewünschte Funktion zugreifen.

Neu: DAF Night Lock

DAF ist der erste Lkw-Hersteller, der eine Nachtverriegelung für die Fahrerhaustüren anbietet, um die Fahrer vor Einbruch und

um eine maximale Bremsverzögerung zu erreichen. Der adaptive Tempomat wird in Verbindung mit dem Auffahrwarnsystem (Forward Collision Warning) zur Verfügung gestellt. Dieses warnt den Fahrer, wenn er einschreiten muss, um eine Kollision zu vermeiden. In beiden Systemen kommt ein Radarsensor am Kühlergrill zum Einsatz.

Umweltschutz als Selbstverständlichkeit

Auf der IAA Nutzfahrzeuge 2008 wird deutlich, dass DAF sich um die Umwelt sorgt. DAF war einer der ersten Lkw-Hersteller, dessen gesamte Fahrzeugpalette auch als Euro 5-Version erhältlich ist. Und das seit 2006, obwohl die Vorgaben der Euro 5-Norm erst 2009 in Kraft treten. Im Vergleich zur 15 Jahre alten Abgasnorm Euro 1 stoßen

Fahrzeuge, die der Norm Euro 5 entsprechen, etwa 75 % weniger Stickstoffoxide und 94 % weniger Partikel aus. Dank der DAF SCR-Technologie in Kombination mit intelligenten Hochdruck-Einspritzsystemen erfüllen die von DAF entwickelten und produzierten PACCAR-Motoren sogar ohne Rußfilter die Euro 5-Norm.

EEV-Motoren für LF, CF und XF105

Durch den Einbau von passiven Rußfiltern kann der Partikelaußstoß um weitere 50 % reduziert werden. Demzufolge können sogar die Emissionswerte der EEV-Norm erreicht werden. Bis vor kurzem wurde angenommen, dass dies nur mit Gasmotoren möglich sei. Nach der Einführung der 9,2-Liter-PACCAR-PR-EEV-Motoren zum Einsatz im öffent-

DAF XF105 „Limited Edition“ zum 80jährigen Jubiläum

Um das 80jährige Jubiläum der Firmengründung durch Hub van Doorne zu feiern, stellt DAF auf der IAA 2008 eine spezielle Jubiläumsversion seines Spitzenmodells XF105 aus. Diese Version des XF105 zum 80jährigen Jubiläum ist aufgrund seines glänzend schwarzen Äußeren mit silberfarbenen Akzenten und seiner umfangreichen Ausstattung besonders eindrucksvoll. Sie wird nur in begrenzter Stückzahl gefertigt.



Die Antriebsstränge der Baureihen CF und XF105 wurden weiter verbessert. Weitere interne Verbesserungen an den Motoren gewährleisten noch geringeren Kraftstoffverbrauch, und das neue 12-Gang-Schaltgetriebe bietet sogar noch mehr Schaltkomfort und Wirtschaftlichkeit.

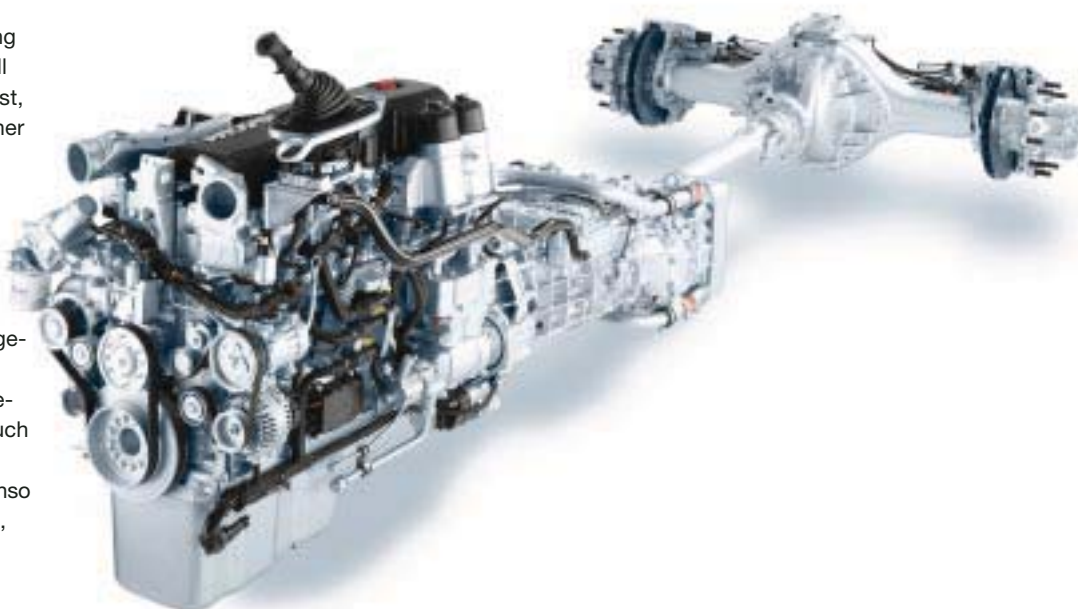
Raub zu schützen. Sie kann schnell und einfach in jedem DAF XF105 nachgerüstet werden. Um sicherzustellen, dass der Fahrer das Fahrerhaus im Notfall zügig verlassen kann, lässt sich die Verriegelung durch Drücken des roten Knopfes schnell öffnen. Wenn DAF Night Lock verriegelt ist, kann die Tür des Lkw nicht einmal mit einer Brechstange geöffnet werden.

Dienstleistungen rund um das Produkt stehen im Vordergrund

Um zu betonen, welche Bedeutung DAF und seine Händler (ca. 1000 Verkaufs- und Servicebetriebe in Europa) dem ausgezeichneten Service für Ihre erstklassigen Produkte beimessen, bekommen Serviceangebote wie PACCAR Financial (jetzt auch in Polen), PACCAR Parts und TRP einen markanten Platz auf dem DAF-Stand, ebenso wie DAF International Truck Service (ITS), MultiSupport-Reparatur- und Wartungsverträge und das neue DAF Connect-System. Mit DAF Connect stellt DAF ein Komplettsystem vor für Unternehmen mit eigener Reparaturwerkstatt zur Verwaltung der Fuhrparkwartung und zur Effizienzsteigerung in der Werkstatt. DAF-Händler bieten in einem "One-Stop-Shopping"-Konzept alle Service- und Support-Leistungen unter einem Dach an, so dass sich der Kunde auf sein Kerngeschäft konzentrieren kann.

PacLease

Seit 2007 ist PacLease durch die Übernahme von TCH auch auf dem deutschen Markt für Vermietfahrzeuge vertreten. PacLease, wie DAF ein Unternehmen des PACCAR Konzerns, zeichnet sich durch sein großes und vielfältiges Angebot an Fahrzeugen, Möglichkeiten für kurz- und längerfristige individuelle Vermietangebote und günstige Preise aus. PacLease ist mit 12 Standorten in Deutschland vertreten und verfügt über einen Fuhrpark von fast 4000 Fahrzeugen. Auf der IAA Nutzfahrzeuge 2008 finden Sie PacLease im Freigelände, Stand F31. Unter anderem wird PacLease eine Reihe von neu in den Fuhrpark aufgenommenen Fahrzeuge mit diversen Aufbauten präsentieren, darunter Lkw der Baureihe CF und XF105 mit Containerladesystem und eine XF105 6x4-Zugmaschine für den Schwerlastverkehr. Auf diese Weise kann PacLease seinen Kunden mit Fahrzeugen für jeden Einsatzbereich weiterhelfen.



Umfangreicher Feldversuch LF Hybrid-Lkw

Die letzte Phase des Entwicklungsprozesses für den LF Hybrid-Lkw, hat mit einem Feldversuch im Januar 2008 begonnen. Zu diesem Zweck werden eine Reihe von Lkw durch Kunden in Großbritannien und auf dem Festland im Praxiseinsatz getestet.

In den Fahrzeugen kommt ein paralleler Hybridantrieb aus Diesel- und Elektromotor zum Einsatz. Sie werden entweder vom Dieselmotor, vom Elektromotor oder einer Kombination aus beiden angetrieben. Diese Fahrzeuge sind mit einem 4,5-Liter-PACCAR-FR-Dieselmotor (EEV) mit einer maximalen Leistung von 118 kW/160 PS ausgestattet, der mit einem computer-gesteuerten Eaton-6-Gang-Getriebe (Autoshift) verbunden ist. Zwischen der Kupplung und dem Getriebe wurde ein Elektromotor eingebaut, der entweder als Antrieb oder als Generator genutzt werden kann. Die beim Bremsen freigesetzte Energie wird in Lithium-Ionen-Batterien gespeichert und steht dann für Beschleunigungsvorgänge zur Verfügung. Die DAF-Hybridtechnologie kann, abhängig vom Einsatzbereich, zu einer erheblichen Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der Abgasemissionen im Verteilerverkehr führen. DAF geht davon aus, mit der Produktion des LF Hybrid-Lkws im Jahr 2009 zu beginnen.



Branchenweit führende Finanzdienstleistungen, maßgeschneidert für den Transportsektor:

PACCAR Financial erschließt den polnischen Markt



Ab September 2008 bietet PACCAR Financial, eine der weltweit größten Finanzierungsgesellschaften speziell für die Transportbranche, seine branchenweit führenden Finanzdienstleistungen auch in Polen an. PACCAR Financial wird in Polen durch alle autorisierten DAF-Händler vertreten.

PACCAR Financial ist ein Tochterunternehmen von PACCAR Inc, einem der größten und erfolgreichsten Lkw-Hersteller weltweit. PACCAR bietet seit Anfang der Sechzigerjahre des vorigen Jahrhunderts Finanzprodukte an. Der Bestand von PACCAR Financial umfasst weltweit über 169.000 Lkws und Anhänger mit einem

kombinierten Anlagewert von über 11,1 Milliarden Dollar.

Das europäische Geschäft

Im Jahr 2001 nahm PACCAR Financial seine Tätigkeit in Europa auf und verfügt dort mittlerweile über einen Bestand von über 42.000 Lkws und Anhängern. Dies

bedeutet eine Vergrößerung des Bestands um etwa 20 % in den vergangenen 18 Monaten. In Europa bietet PACCAR Financial Finanzdienstleistungen für Endanwender in Großbritannien, den Niederlanden, Belgien, Deutschland, Frankreich, Spanien und Italien an. Ab September gehört auch Polen dazu. Wie auf den anderen europäischen Märkten wird auch PACCAR Financial Polska durch DAF-Händler vertreten. Auf diese Weise kann in 13 polnischen DAF-Händler Niederlassungen parallel zur Bestellung eines Lkws die Finanzierung oder Versicherung nach dem "One-Stop-Shopping"-Konzept mit abgeschlossen werden.

Die polnische Hauptniederlassung von PACCAR Financial befindet sich in der Nähe von Warschau und bietet seinen Kunden ein umfangreiches Servicepaket mit Dienstleistungen, von denen jede exklusiv auf den Transportsektor zugeschnitten ist. Neben den zahlreichen Leasingoptionen mit oder ohne Restwertgarantie stehen dem Kunden Produkte zur Verfügung, die Kraftfahrzeugsteuerleistungen sowie Reparatur- und Wartungsverträge umfassen.

In allen Ländern, in denen PACCAR Financial vertreten ist, wird der Kunde von Mitarbeitern beraten, die sich mit den aktuellen landesspezifischen Bedingungen auskennen. Entscheidungen werden vor Ort getroffen. Daher erhält jeder Kunde eine angemessene persönliche Beratung und Angebote, die auf ihn zugeschnitten sind. PACCAR Financial bietet das Beste aus beiden Welten: engagierte und motivierte Mitarbeiter in Verbindung mit den Vorteilen eines weltweiten Netzwerks, das bei Bedarf gesamt-europäische Verträge und die Unterstützung durch attraktive Leistungen dank der Rating-Note AA von PACCAR ermöglicht.



Höhere Nutzlasten erforderlich

Die Belastung der Lkw-Vorderachsen ist im Laufe der Jahre aus verschiedenen Gründen allgemein gestiegen, und es ist davon auszugehen, dass dieser Trend anhalten wird. Das Gewicht der Lkw-Fahrerhäuser nimmt zu, weil die Anforderungen an den Fahrerkomfort und die Arbeitsbedingungen steigen und die Anzahl von Geräten und Zubehöerteilen immer größer wird. Eine weitere, noch wichtigere Ursache für die zusätzliche Vorderachslast ist das zunehmende Gewicht neuer Motorgenerationen und -systeme, die notwendig sind, um die strengeren Emissionsnormen erfüllen zu können. Die Reifenhersteller reagieren entsprechend.



Höhere Vorderachslasten erfordern Reifen mit höherer Tragfähigkeit. Mike Beckers, Kundenbetreuer für PACCAR Europe bei Goodyear Dunlop Europe, erläutert, warum Goodyear gegen die Erhöhung der Tragfähigkeit der bestehenden Größen ist: „Vor allem ist ein höherer Luftdruck erforderlich. Dadurch wird der Reifen wesentlich steifer, was den Fahrerkomfort einschränkt. Der Aufstandsflächendruck auf der Straße wird größer, wodurch Kraftstoffverbrauch und Reifenabnutzung zunehmen. Ein höherer Aufstandsflächendruck kann auch mehr Straßenschäden verursachen, was in Europa zunehmend problematisch ist. In Italien und den Niederlanden werden zum Beispiel bereits Gesetze zur Verhinderung zunehmender Straßenschäden vorbereitet.“

Weniger Kraftstoff

Bedeutet breitere Reifen nicht auch mehr Kraftstoffverbrauch? „Im Gegenteil“, so Mike Beckers. „Unsere AirMax-Größen 355/50R22.5 und 375/50R22.5 haben einen

um fünf bis sechs Prozent niedrigeren Rollwiderstand als die entsprechenden Vorgängergrößen (295/60R22.5 bzw. 315/60R22.5). Das hängt mit dem niedrigeren Druck zusammen, den diese Reifen auf die Straße ausüben. Zusätzlich werden mit Airmax-Reifen durch einen höheren Gummianteil im Profil höhere Laufleistungen erzielt. Messungen in Fuhrparks verschiedener Größen haben ergeben, dass sich mit AirMax-Reifen um mehr als 20 % höhere Laufleistungen erzielen lassen. Das AirMax-Konzept spart somit nicht nur Geld, sondern trägt auch zu einer sauberen Umwelt bei.“

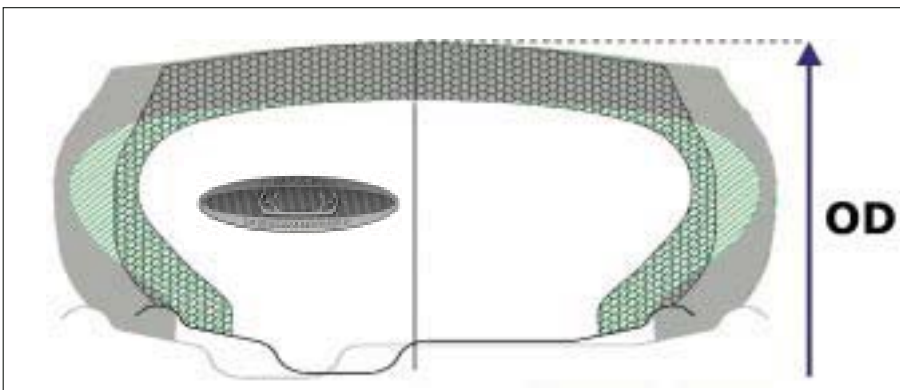
Verfügbarkeit

„Sowohl der 355/50R22.5 als auch der 375/50R22.5 sind bereits verfügbar und von DAF genehmigt“, so Mike Beckers. „Weitere Größen sind zur Zeit in der Entwicklung, da wir gewährleisten wollen, dass die Anforderungen der Endanwender hinsichtlich Effizienz, Sicherheit und Ökologie erfüllt werden.“

Die Belastung der Lkw-Vorderachse ist im Laufe der Jahre aus verschiedenen Gründen allgemein gestiegen, und es ist davon auszugehen, dass dieser Trend anhalten wird.



Mike Beckers, Kundenbetreuer bei Goodyear Dunlop Europe: „Mehr Tragfähigkeit durch breitere Reifen bringt weder beim Fahrerkomfort noch bei der Straßenabnutzung Nachteile mit sich.“



Bei gleicher Reifenhöhe (OD: Gesamtdurchmesser) wird durch einen breiteren Reifen eine höhere Tragfähigkeit als mit schmalere Reifen erreicht, ohne dass ein höherer Reifendruck erforderlich ist.

Spediteure loben hochwertige Lkws und Dienstleistungen:

„Einmal DAF, immer DAF“

DAF ist einer der erfolgreichsten Lkw-Hersteller in Europa. Immer mehr Spediteure entscheiden sich für DAF. Nicht nur wegen der hochwertigen, modernen Produktpalette, sondern auch wegen der Dienstleistungen hinter dem Produkt. Hier die Meinungen einiger wichtiger Kunden:



G. Bauer: „ITS ist marktführend“

Das Transportunternehmen G. Bauer hat seinen Firmensitz in Österreich, südlich von Wien. Der Familienbetrieb wurde 1942 gegründet und wird mittlerweile in der dritten Generation von Gerhard Bauer und seiner Frau geleitet. Das Unternehmen ist auf den Transport von Gefahrstoffen spezialisiert. Von den 15 Fahrzeugen im Fuhrpark sind 13 DAFs. „Unsere Entscheidung für DAF beruht definitiv auf der hervorragenden Zuverlässigkeit und dem geringen Kraftstoffverbrauch der Fahrzeuge. Außerdem ist DAF auch bei unseren Fahrern sehr beliebt“, so Gerhard Bauer. „Ein weiterer Pluspunkt ist ITS. Bei der Pannenhilfe ist DAF unerreicht.“

Besico Trans: „Perfekter Service“

Das tschechische Unternehmen Besico Trans führt allgemeine Transporte durch und befördert Pkws und Lkws. Der Fuhrpark besteht aus fast 60 Lastzügen, von denen mehr als ein Drittel Pkw- und Lkw-Transporter sind. Die ersten DAFs wurden vor kurzem für den Pkw-Transport angeschafft. „Wir haben sehr gute Erfahrungen mit DAF gemacht“, so Karel Pařízek, Verkaufsleiter. „Die Betriebskosten sind niedrig, die Fahrzeuge sind zuverlässig, und der Wertverlust ist gering. Besonders gut gefällt uns der Service des Händlerunternehmens ‚DAF Praha‘.“



Schotpoort Transport Group: „Preis/Qualität haben den Ausschlag gegeben“

Die Schotpoort Transport Group verfügt über 120 Fahrzeuge, fast die Hälfte davon DAFs. Beim Schotpoort Traffic Centre in Eerbeek (Verteilung), werden drei DAF LF55/280 unter anderem zur Auslieferung von Papier eingesetzt. Die 18-Tonnen-Fahrzeuge lassen sich so bequem wie ein Kompaktwagen fahren und bieten jede Menge Nutzlast. „Wir haben uns ganz bewusst für DAF entschieden, weil DAF unserer Meinung nach das beste Preis-/Qualitätsverhältnis bietet“, so Fuhrparkleiter Sandro Schippers. „Außerdem hat der hervorragende Kontakt mit Cosmo Lkws Apeldoorn unsere Entscheidung beeinflusst. Dank der Wartungsvereinbarungen müssen wir ITS kaum in Anspruch nehmen!“

Björn Schade: „Einmal DAF, immer DAF“

„Unser erster DAF, ein 95, wurde 1991, zur Zeit der deutschen Wiedervereinigung, angeschafft“, so Björn Schade von der Schade Logistic GmbH in Jessen, Deutschland. „2008 ist unser Fuhrpark mit nicht weniger als 190 Zugmaschinen ausgestattet. Die Fahrzeuge sind in unserer Zentrale in Sachsen-Anhalt sowie in Polen und Rumänien stationiert. Es sind allesamt DAFs. In Deutschland ist die Mehrzahl der Fahrzeuge nicht mehr als zwei Jahre alt. Sie werden zum Transport von Glas, Baumaterial und Papier eingesetzt. Die DAFs erfüllen unsere Anforderungen vollständig. Wir haben zu keinem Zeitpunkt einen Grund für den Wechsel zu einer anderen Marke gesehen. Zuverlässigkeit, Kraftstoffverbrauch, Wartungsintervalle und Wartungskosten entsprechen allesamt unseren Vorstellungen.“





Autobar: „Hohes Komfortniveau“

Obwohl Autobar Belgien erst seit zwei Jahren DAFs fährt, sind bereits neun LFs im Einsatz. Die Lkws – alles 12-Tonnen-LF55 – werden für die Auslieferung von Kaffee, Zucker und Keksen an das Gaststättengewerbe und andere Unternehmen genutzt. „Wir haben uns besonders wegen des hervorragenden Preis-/Qualitätsverhältnisses für den LF entschieden“, so Andy Smeyers von Autobar. „Ein weiteres wichtiges Kaufargument ist der Fahrerhauskomfort. Wir haben Kunden in ganz Belgien und Luxemburg, und unsere Fahrer legen jeden Tag lange Strecken zurück. Zusätzlicher Komfort wird daher hoch geschätzt. Der Kontakt mit Aerts' Garage ist hervorragend. Sie sind sehr verlässlich, und die Werkstatt ist flexibel, sodass die Wartungsarbeiten gemäß unseren Bedürfnissen durchgeführt werden können.“

CM Downton: „Ersatzteile immer verfügbar“

CM Downton betreibt mehr als 300 Lkws und 520 Anhänger und bezieht praktisch alle Ersatzteile über seinen DAF-Händler Watts in Gloucester, der einen eigens für CM Downton zuständigen Ersatzteilmitarbeiter bereitstellt. Der Fuhrparktechniker von Downton dazu: „Wir sind bei einem Großteil unseres Fuhrparks schrittweise auf DAF umgestiegen und haben mit unserem Händler vor Ort die Ersatzteilversorgung des gesamten Fuhrparks über das DAF-Ersatzteilprogramm für alle Marken (TRP) vereinbart. Die Vorteile sind unter anderem ein geringerer Verwaltungsaufwand und Mengenrabatte. „Bei nur einem Zulieferer ist nur eine Rechnung zu prüfen und zu bearbeiten, und die Beleg- und Garantiekontrolle wird vereinfacht. Neben der Rationalisierung der Verwaltung ergibt sich auch der Vorteil, dass die Ersatzteile rund um die Uhr zur Verfügung stehen.“



K&V Ltd.: „Die beste Entscheidung“

1991 kaufte das ungarische Unternehmen K&V Ltd. seinen ersten DAF. Die Treue zu DAF hält bis zum heutigen Tag an. Inzwischen umfasst der Fuhrpark 75 DAF-Zugmaschinen, von denen 30 die Abgasnorm Euro 5 erfüllen. „Wir haben uns damals für DAF entschieden, weil das Angebot aus finanzieller Sicht am vorteilhaftesten war“, erinnert sich József Varga. „DAF schien damals hinsichtlich der Betriebskosten die beste Wahl zu sein. Das gilt auch heute noch. Natürlich haben andere Marken versucht, bei uns Fuß zu fassen, aber in Bezug auf Preis und Qualität ist DAF nicht zu übertreffen.“

Foto: József Varga, Eigentümer und Geschäftsführer von K&V mit seinem Sohn Viktor Varga (links)

Bad Dürrheimer Mineralbrunnen GmbH: „Perfekter Fahrerkomfort“

Der deutsche Quellwasserhersteller Bad Dürrheimer Mineralbrunnen GmbH hat vor kurzem fünf 6x2-Zugmaschinen der Baureihe XF105.460 erworben. Die Lkws sind mit Space Cabs sowie unter anderem mit AS Tronic, Luxussitzen, Klimaanlage, Kühlschrank und einer Nachtheizung ausgestattet. „Wir stellen hohe Anforderungen an unsere Fahrer, die uns ja letztlich auf der Straße repräsentieren“, so Direktor Ulrich Lössl. „Dafür wollen wir die bestmöglichen Voraussetzungen schaffen.“ Auch im Sicherheitsbereich sind die XF105 vollständig auf dem neuesten Stand der Technik: Sie haben Airbag, Rückfahrkameras und Spurabweichungswarnsystem. Zudem sind die Lkws mit dem DAF Telematics-System mit integrierter Navigation ausgestattet.



Altuna: „PACCAR Financial ist ein Spezialist“

Transportes Manuel Altuna SL wird von den Brüdern José Manuel, Txuma und Juan María geleitet. Das Unternehmen verfügt zur Zeit über 32 Lastzüge und ist auf den Transport tiefgefrorener Produkte spezialisiert. Von der Zentrale in Imarcoáin, Navarra, aus werden hauptsächlich Ziele in Frankreich, Belgien und Italien angefahren. José Manuel Altuna: „30 meiner 32 Lkws sind DAFs. Leasing-Angelegenheiten überlasse ich lieber einem Spezialisten im Transportbereich wie PACCAR Financial. Eine Kapitalinvestition würde meine finanziellen Ressourcen zu stark belasten. Auf diese Weise ist mein Kredit bei der Bank nicht begrenzt, und ich kann ihn für andere Investitionen nutzen.“



José Luís Iglesias: „Der XF105 ist ein Wunder“

José Luís Iglesias ist unabhängiger Spediteur aus der Region Extremadura in Spanien. Nach seinem Universitätsabschluss in Wirtschaftswissenschaften kehrte er in den Familienbetrieb zurück und fährt heute einen stattlichen DAF XF105.510 Super Space Cab. Das Unternehmen setzt bereits seit vielen Jahren DAFs ein. „Mein Vater hat 1988 seinen ersten DAF Space Cab 3600 angeschafft. Als er das Lkw-Fahren beibrachte, musste ich keinen Moment überlegen. Dieser XF105 ist wirklich ein Wunder. Trotz der besonders umfangreichen Ausstattung sind die Betriebskosten sehr niedrig. Durch das hervorragende Motordrehmoment liegt der Kraftstoffverbrauch bei nur 33,5 Litern pro 100 km. Das ist in Anbetracht der bergigen Regionen, in denen ich unterwegs bin, ein enorm guter Wert.“

Regesta: „Hohe Zuverlässigkeit, niedrige Kosten“

Das polnische Unternehmen Regesta transportiert unter anderem Baumaterial und Fahrzeugteile. Zusätzlich verkauft es Kraftstoff und übernimmt logistische Dienstleistungen. Regesta verfügt über 140 Lastzüge, davon 90 DAFs. „DAF ist der ideale Partner“, so Rafał Kwiecień, Vizepräsident. „Der XF105 und seine Vorgänger sind außergewöhnlich zuverlässig, robust und wirtschaftlich. Dies schafft die Voraussetzungen für Pünktlichkeit und wettbewerbsfähige Preise. Auch Umweltaspekte spielen eine Rolle bei der Entscheidung für DAF: Die Lkws erfüllen bereits jetzt die Abgasnorm Euro 5. Und der gute Service unseres Händlers Wanicki lässt uns nachts ruhig schlafen.“



A. Jansen BV: „Lange DAF-Geschichte“



A. Jansen BV mit Sitz in der niederländischen Stadt Son umfasst eine Reihe von Unternehmensbereichen. Für den Materialtransport sind Jansen Transport & Hire BV und Brekelmans Transport BV zuständig. Die gelben Lkws werden für Erdarbeiten, Betontransporte sowie beim Recycling von Baumaterial und Abfällen eingesetzt. Brekelmans ist ein internationales Transportunternehmen. „Von unseren 200 Lkws sind 95 % DAFs“, so Jan Busser, Direktor für Recycling, Transport und Mietkauf, nicht ganz ohne Stolz. Das hat durchaus seinen Grund. Immerhin setzt Jansen seit 30 Jahren DAFs ein. „Wir können auf eine lange Geschichte und sehr gute Beziehungen mit dem Hersteller zurückblicken. Der wichtigste Grund ist jedoch die Qualität. Wir warten unseren Fuhrpark selbst, und unsere DAFs sind wesentlich kürzere Zeit in der Werkstatt als andere Marken. Damit ist eigentlich alles gesagt.“





Kenworth T370 transportieren hochwertiges Obst

Mehrere Monate im Jahr transportieren Lkws der Wawona Packing Company täglich Frischobst im Wert von fast einer Million Dollar von den Obstplantagen des Unternehmens im San Joaquin Valley zur Verpackungsanlage. „Wir bewegen empfindliche, hochwertige Waren über Felder und zerfurchte ländliche Straßen“, so Ken Peters, Transportdirektor und leitender Feldkontrolleur bei Wawona Packing in Cutler, Kalifornien/USA. „Wir benötigen Lkws, die genügend Leistung und Kapazität für den Transport schwerer Ladungen bieten und gleichzeitig einen schonenden Obsttransport zur Verpackungsanlage gewährleisten. Der Kenworth T370 erfüllt diese Anforderungen perfekt.“

Wawona, eine Farm im Familienbesitz, die seit 1948 im Geschäft ist, verpackt pro Jahr fast 3 Millionen Obstkisten. Dank vertikaler Integration kann die Farm seiner Familie dort Erfolge erzielen, wo andere gescheitert sind, verrät Brent Smittcamp, Miteigentümer und Vorstandsvorsitzender von Wawona Packing. Das Unternehmen baut sein eigenes Obst an, verpackt es in Kisten und liefert es dann an Obst- und Lebensmittel-Vertriebszentren aus.

Wawona Packing setzt zur Zeit drei Zugmaschinen vom Typ Kenworth T370 Klasse 7 ein. Die neuen Fahrzeuge sind mit Tandemachsen, 10-Gang-Schaltgetriebe und einem PACCAR PX-8-Motor mit 330 PS ausgestattet. „Wir nutzen unsere Lkws nur sechs bis sieben Monate pro Jahr“, so Ken Peters. „Der Kenworth T370 mit dem PACCAR PX-8-Motor ist kostengünstig und langlebig. Leistung und Drehmoment sind optimal für unsere Anforderungen geeignet.“

Peterbilt ist Wegbereiter in der Umwelttechnologie

Peterbilt nimmt einen Spitzenplatz bei der Entwicklung von kraftstoffsparenden und emissionsarmen Umwelttechnologien ein. Gute Beispiele dafür sind unter anderem die mittelschweren Hybrid-Lkws, deren volle Serienproduktion im August aufgenommen worden ist, und die kürzlich erfolgreich durchgeführte Vorführung eines Delphi Festoxid-Brennstoffzellen-Hilfsaggregats (Solid Oxide Fuel Cell, SOFC) im Peterbilt-Modell 386.

Peterbilt ist Wegbereiter bei den Hybrid-Lkws für Verteilerverkehrsanwendungen und bietet hier zahlreiche Alternativen an. Neben einer erheblichen Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und der Emissionen bei städtischen Anwendungen ermöglicht das Modell 335 Hybrid Electric durch die Stromversorgung des Nebenantriebs über die bordinternen Lithium-Ionen-Batterien sogar eine Verringerung



der Motorleerlaufzeiten um bis zu 80 %.

Das Peterbilt-Modell 386 wurde wegen seiner aerodynamischen und kraftstoffsparenden Eigenschaften als Versuchsfahrzeug für die Festoxid-Brennstoffzelle ausgewählt. Die Festoxid-Brennstoffzelle versorgte dabei sowohl die Lkw-Elektronanlage als auch die Klimaanlage mit Strom und sorgte für die Erhaltungsladung der Lkw-Batterien, während der Dieselmotor abgeschaltet war. Es wurde nachgewiesen, dass die Anlage das Potenzial besitzt, neue Standards hinsichtlich Leistung und Benutzerfreundlichkeit zu setzen, ohne die Umwelt übermäßig zu belasten.

Beförderungen von Führungskräften

Der Vorstand von PACCAR hat **Tom Plimpton** mit Wirkung ab 1. September 2008 zum Vice Chairman gewählt. Er ist seit 31 Jahren bei PACCAR beschäftigt und seit 2003 Vorstandsvorsitzender. Der Vorstand von PACCAR hat **Jim Cardillo** mit Wirkung ab 1. September 2008 zum Vorstandsvorsitzenden gewählt. **Jim Cardillo** ist seit 1990 im Unternehmen tätig und hat verschiedene Funktionen im Führungsstab der Technical Centres von Peterbilt, DAF und PACCAR ausgeübt.

Mike Tembreull wird im Januar 2009 als PACCAR Vice Chairman und Geschäftsführer ausscheiden. Er hat mehr als 38 Jahre lang in großartiger Weise zum Erfolg von PACCAR beigetragen. Der PACCAR Board of Directors ernannte **Dan Sobic** mit Wirkung vom 1. Oktober 2008 zum Executive Vice President. Dan Sobic ist seit 18 Jahren bei PACCAR und war seit 2007 Senior Vice President. Der PACCAR Board of Directors ernannte **Bob Christensen** mit Wirkung vom 1. Oktober 2008 zum Senior Vice President. Bob Christensen kam im Jahr 1983 zu PACCAR und hatte diverse Führungsaufgaben bei Kenworth und PACCAR Parts.

Das modernste seiner



Die Rentabilität eines Lkws hängt von seiner Einsatzfähigkeit ab. Hierbei spielt die Verfügbarkeit von Ersatzteilen für die Wartung und Reparatur eine entscheidende Rolle. Von seinen hochmodernen Logistikzentren in Eindhoven, Madrid und Leyland aus verschickt PACCAR Parts Europe jährlich etwa 400.000 Sendungen nach ganz Europa und darüber hinaus. In diesem Sommer ist in Ungarn ein vollkommen neues, modernes Vertriebszentrum von PACCAR Parts in der Nähe von Budapest eröffnet worden – das modernste seiner Art.

Im September des letzten Jahres wurde der Grundstein gelegt. Jetzt, ein Jahr später, ist das Vertriebszentrum betriebsbereit. Das neue Vertriebszentrum von PACCAR Parts in Ungarn spielt eine wichtige Rolle für den weiteren Ausbau des Erfolgs von DAF in Mittel- und Osteuropa (siehe Kasten). Das Vertriebszentrum ist strategisch sehr günstig gelegen und garantiert hervorragenden Service und hohe Teileverfügbarkeit. Das ist nicht zuletzt deshalb der Fall, weil im Endausbau mehr als 15.000 verschiedene Ersatzteile auf Lager gehalten werden können.

Spitzentechnik

Das Ersatzteil-Vertriebszentrum in der Nähe von Budapest erstreckt sich über eine

Fläche von 24.000 Quadratmetern. Alles im Vertriebszentrum ist auf Schnelligkeit und vor allem Qualität ausgelegt. Denn es gibt nur ein Ziel: Dafür sorgen, dass die richtigen Ersatzteile zur richtigen Zeit am richtigen Ort sind. Heute bestellte Artikel sind prinzipiell am nächsten Tag an ihrem Bestimmungsort. Dringende Bestellungen werden noch schneller geliefert. Um höchste Qualität und Schnelligkeit zu gewährleisten, wird Weltklassetechnologie eingesetzt, z. B. modernste logistische Systeme, automatische Förderanlagen, automatische Palettenverpackungsmaschinen, über Funk kommunizierende Computerterminals und sprachgesteuerte Kommissionierung.

Effizienz

Neben der Qualität spielt natürlich die Effizienz eine wichtige Rolle im Ersatzteil-Vertriebszentrum. Das beginnt mit einem effizienten Warenstrom. Ersatzteile treffen über eine von fünf Wareneingangsrampen ein und verlassen das Gebäude auf der anderen Seite über eine von acht Warenaustragsrampen. Die 400 am meisten bestellten Ersatzteile (etwa 25 % der Bestellungen) werden in einer Schnellkommissionierspur gelagert. Dadurch wird gewährleistet, dass sich Ersatzteile mit hohem Durchsatz am dichtesten an der Versandabteilung befinden. In der Vergangenheit war es üblich, alle zur gleichen Kategorie gehörenden Ersatzteile, z. B. Motorsersatzteile, am gleichen Ort zu lagern. Jetzt werden diese Teile an verschiedenen Standorten im gesamten Vertriebszentrum gelagert, die von der Bestellhäufigkeit abhängig sind. Insgesamt gibt es im Vertriebszentrum mehr als 38.000 Lagerpositionen.

Umweltschutz als wesentlicher Faktor

PACCAR wird seiner Führungsposition im Bereich Umweltschutz durch die Anwendung von Technologien am Standort Budapest gerecht, die eine weitere Verringerung der CO₂-Emissionen ermöglichen. Der interne Transport erfolgt mit Elektroenergie,

Um höchste Qualität und Schnelligkeit zu gewährleisten, wird Weltklassestechnologie eingesetzt, z. B. modernste logistische Systeme, automatische Förderanlagen, automatische Palettenverpackungsmaschinen, über Funk kommunizierende Computerterminals und sprachgesteuerte Kommissionierung.



die Verpackung besteht aus Recycling-Material, und es kommt ein digital gesteuertes und sehr effizientes Umweltmanagement- und Beleuchtungssystem zum Einsatz. Zum Beispiel werden für das Umweltsystem im Vertriebszentrum keine Klimaanlage mit hohem Energieverbrauch verwendet, sondern ein vollautomatisches System mit natürlicher Belüftung. Zu den kühnsten Tageszeiten wird warme Luft aus dem Dachbereich abgeführt und kühle Luft an der Seite des Gebäudes angesaugt. Das Vertriebszentrum von PACCAR Parts in Ungarn ist führend in den Bereichen Qualität, Effizienz und Umweltschutz und stellt den nächsten Schritt bei der weiteren Steigerung des Kundendienstniveaus dar. Das neue Ersatzteil-Vertriebszentrum spielt eine entscheidende Rolle für den Erfolg von DAF in Mittel- und Osteuropa. Auf den schnell wachsenden Märkten der zwölf jüngsten Mitgliedsstaaten der Europäischen Union nimmt die Präsenz von DAF zu, und das Händlernetz wird ebenfalls ausgebaut. Es ist zu erwarten, dass der Lkw-Markt in Mittel- und Osteuropa in den nächsten fünf Jahren auf 100.000 Fahrzeuge anwachsen wird. DAF ist für diese Entwicklung durch Investitionen wie das neue Ersatzteil-Vertriebszentrum in der Nähe von Budapest gut vorbereitet.

PACCAR-Vertriebszentren

Der Ersatzteilvertrieb ist eine der Schlüsselkompetenzen von PACCAR und somit auch von DAF. Das ist logisch, denn der Kunde erwartet maximale Verfügbarkeit von seinen Lkws. Die Wartung muss so effizient wie möglich geplant und Pannen müssen so schnell wie möglich repariert werden. Dafür spielen die optimale Verfügbarkeit von Ersatzteilen und kurze Lieferzeiten eine entscheidende Rolle.

Die Versorgung der europäischen DAF-Händler mit Ersatzteilen erfolgt über vier hochmoderne Ersatzteil-Vertriebszentren von PACCAR. Das größte dieser Vertriebszentren befindet sich am DAF-Standort in Eindhoven und erstreckt sich über eine Fläche von 46.500 Quadratmetern. Darüber hinaus befinden sich in Europa Vertriebszentren von PACCAR Parts in Leyland (Großbritannien), Madrid und Budapest. Pro Jahr werden von diesen Zentren etwa 400.000 Lieferungen bearbeitet. PACCAR Parts Europe kann eine Lieferzuverlässigkeit von 98 % vorweisen. Das ist in der Vertriebsbranche Weltklassenniveau.

Weltweit

PACCAR Parts verfügt über insgesamt 13 Ersatzteil-Vertriebszentren an strategisch günstigen Standorten weltweit für die tägliche Lieferung von Ersatzteilen an eine wachsende Zahl von PACCAR-Händlern und -Kunden. PACCAR Parts konnte seinen Umsatz seit 1996 mehr als verdreifachen und 2007 einen Umsatz von 2,3 Mrd. US-Dollar erzielen.

„Service als entscheidender Faktor“



Die Brüder Fernando Manuel und Luís Torres (beide mit Diplomabschluss in Betriebswirtschaft) wurden 2007 mit dem „Bizz Award“ für ihre inspirierte Unternehmensführung ausgezeichnet.

unserer wichtigsten Spezialbereiche ist die Auslieferung von Arzneimittelprodukten.“

Harter Wettbewerb

Wie in anderen Ländern auch sind die Transportunternehmen in Portugal einem extrem starken Konkurrenzdruck ausgesetzt und müssen ständig steigende Kosten hinnehmen. Was war entscheidend für den Erfolg von Torrestir? Luís Torres: „Die Servicequalität muss sehr hoch sein. Das ist der entscheidende Faktor. Dadurch können wir preislich konkurrieren und gleichzeitig die anspruchsvollsten Kunden gewinnen. Um im Verteilersektor erfolgreich zu sein und mit multinationalen Unternehmen mithalten zu können, muss man einfach besser sein.“

Torrestir strebt nach überragender Qualität und führt das Unternehmen auf eine Weise, wie sie in anderen Unternehmen dieses Sektors selten vorzufinden ist: Der Fuhrpark von 400 Fahrzeugen befindet sich vollständig im Unternehmenseigentum, und es werden nur fest angestellte Mitarbeiter beschäftigt. „Dadurch können wir in jeder Phase des Logistikprozesses die Qualität steuern.“

Die Rolle von DAF

Zum Fuhrpark von Torrestir sind zuletzt 12 Lkws vom Typ DAF XF105 und 35 12-Tonnen-Lkws vom Typ LF45 220 hinzugekommen. Die LFs von Torrestir werden für den Haus-zu-Haus-Verteilerverkehr eingesetzt. Fernando Manuel nimmt bezüglich des LF kein Blatt vor den Mund: „Ein fantastischer Lkw! Unsere Verteilerfahrzeuge legen pro Monat rund 5000 km sowohl in Städten als auch in Industriegebieten zurück und müssen unterwegs sehr oft anhalten. Dennoch sind unsere LFs sehr wirtschaftlich: Sie benötigen lediglich 20 l Kraftstoff pro 100 km. Unter den aktuellen Bedingungen spielt das eine große Rolle. Ein wichtiger Kauffaktor waren zudem die hervorragenden Beziehungen zu unserem Händler Evicar.“

Die portugiesische Torrestir Group wurde 1962 durch den Großvater der Brüder Fernando Manuel und Luís Torres gegründet. Er begann damals mit einem einzigen Lkw. Inzwischen ist der Fuhrpark auf 400 Lkws angewachsen, und das Unternehmen beschäftigt 750 Mitarbeiter.

Heute besteht die Torrestir Group mit Sitz in Braga, Nordportugal, aus neun Unternehmen, die unter anderem in den Bereichen nationaler Transport, Logistikdienstleistungen, Mietkauf, Umzüge und internationaler Transport tätig sind. Die bedeutendste Geschäftsaktivität ist der Haus-zu-Haus-Verteilerverkehr, erklärt Fernando

Manuel Torres: „Wir sind im Bereich Güterverteilung Marktführer in Portugal. Wir verfügen über Vertriebszentren im ganzen Land und bieten Rund-um-die-Uhr-Service. Unsere Kundenbasis ist sehr vielfältig und reicht von privaten Kunden, für die wir Haus-zu-Haus-Lieferungen übernehmen, bis hin zu Arzneimittelunternehmen. Einer

Torrestir ist Portugals Marktführer im Güterverteilersektor. Der wichtigste Spezialbereich des Unternehmens ist der Transport und die Auslieferung von Arzneimittelprodukten.

www.checkyourmirror.com:

Gesetzgeber stellt neue Anforderungen an die Spiegel bereits ausgelieferter Lkws

In der Europäischen Union müssen alle Nutzfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen vor April 2009 mit einem Weitwinkelspiegel und einem Beifahrerseitenspiegel mit erweitertem Sichtfeld ausgestattet sein. Für Neufahrzeuge gilt diese Regelung bereits seit mehreren Jahren. Der Gesetzgeber fordert diese Ausstattung jedoch auch für alle Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen, die seit Januar 2000 zugelassen worden sind. Auf der neuen Internetseite www.checkyourmirror.com können sich Transportunternehmer sofort darüber informieren, was diese Neuregelung konkret für ihren Fuhrpark bedeutet.

Seit 2006/2007 müssen neue Lkws mit Hauptsiegeln, Weitwinkelsiegeln und einem Beifahrerseitenspiegel mit extra-großem Sichtfeld ausgestattet sein. Diese Spiegel werden bereits seit einiger Zeit werkseitig montiert. Ab dem 1. April 2009 müssen jedoch auch Lkws, die ab Januar 2000 in der Europäischen Union zugelassen worden sind, auf der Beifahrerseite mit einem Weitwinkelspiegel und einem Beifahrerseitenspiegel mit erweitertem Sichtfeld ausgestattet sein. Das bedeutet, dass zahlreiche Fahrzeuge entsprechend den neuen Bestimmungen nachgerüstet werden müssen.

Die Bestimmungen vorwegnehmen

Viele Transportunternehmer wollen mit der Nachrüstung der Spiegelkonfiguration nicht bis zu dem Zeitpunkt warten, an dem die neuen Bestimmungen in Kraft treten, sondern die neuen Bestimmungen bereits vorwegnehmen. Einer der Gründe dafür ist, dass die Transportunternehmer keine Kompromisse im Bereich Sicherheit eingehen möchten und darüber hinaus sichergehen wollen, dass die gesetzlichen Bestimmungen bis zum angegebenen Termin erfüllt werden können. Schließlich ist es denkbar, dass unmittelbar vor dem Inkrafttreten der neuen Gesetze eine höhere Nachfrage nach Spiegeln besteht. Wenn diese nicht pünktlich geliefert werden können, ist das betreffende Fahrzeug dann offiziell nicht verkehrstüchtig.

Praktisches Tool

Die neue Website www.checkyourmirror.com ist ein praktisches Tool, über das Transportunternehmer und Fahrer prüfen können, welche Anpassungen der Spiegelkonfiguration vorgenommen werden müssen, um die in Zukunft geltende Gesetzgebung zu erfüllen. In einigen Fällen reicht der Austausch des Spiegelglases aus. In anderen Fällen kann die Montage neuer Spiegel erforder-

lich sein. Unter www.checkyourmirror.com erfahren Sie, welche Änderungen prinzipiell für welche Lkw-Marken und -Typen erforderlich sind. Mit einer speziellen Suchfunktion und der Auswahl zwischen zwölf verschiedenen Sprachen kann jeder Benutzer auf einfache Weise feststellen, welche Anpassungen erforderlich sind.

Auf der Website wird mit Bildern und Fotos demonstriert, wie die neuen Spiegel das Sichtfeld verbessern. In Zukunft wird die Website weiter mit Informationen darüber ergänzt, wie die Sicherheit der Fahrer und anderer Verkehrsteilnehmer noch weiter verbessert werden kann.



Ab 1. April 2009 müssen Lkws, die ab Januar 2000 in der Europäischen Union zugelassen worden sind, mit einem Weitwinkelspiegel und einem Beifahrerseitenspiegel mit erweitertem Sichtfeld ausgestattet sein.





Erhöhen Sie Ihre Reichweite mit MasterDuty und MasterLife!

Die neuen Philips **MasterDuty** und **MasterLife** 24V Lampen - die widerstandsfähigsten und langlebigsten Lampen für LKW, Busse und schwere Nutzfahrzeuge. MasterLife Scheinwerferlampen haben eine längere Lebensdauer als alle anderen 24V Lampen im Markt. MasterDuty 24V Scheinwerferlampen widerstehen Vibrationskräften von bis zu 13,8g*. **Sparen Sie Geld, fahren Sie sicher und erhöhen Sie Ihre Reichweite** mit MasterDuty und MasterLife.

www.philips.com/automotive

*Gravitationskraft.

PHILIPS
sense and simplicity



Erhältlich bei allen DAF Händlern

Die Anzahl der Tankstellen steigt weiterhin

AdBlue an 8.000 Stellen erhältlich

Um die Erfüllung der Abgasnormen Euro 4 und Euro 5 zu gewährleisten, haben sich fast alle europäischen Lkw-Hersteller für das SCR-System („Selective Catalytic Reduction“) entschieden, bei dem zur Verringerung der Stickoxidemission AdBlue in die Abgase eingespritzt wird. Die Frage ist: Wie ist es um die Verfügbarkeit von AdBlue bestellt?

Die Produktion von AdBlue nimmt zu, der Vertrieb ist verbessert worden, und es gibt zunehmend mehr Tankmöglichkeiten im Straßennetz. Allein der Zulieferer GreenChem betreibt inzwischen 17 AdBlue-Produktionsstandorte in Europa. Bis zum Ende dieses Jahres soll diese Zahl auf 25 erhöht werden. Gemäß den Angaben auf den Websites www.AdBlue4you.com und www.findadblue.com ist die Harnstofflösung in den Ländern der Europäischen Union sowie in Norwegen und der Schweiz jetzt an rund 8000 unabhängigen Standorten erhältlich.

Die Ausweitung des unabhängigen Netzwerks in Westeuropa hat für die AdBlue-Produzenten höchste Priorität, da viele Spediteure inzwischen über eigene AdBlue-Tankanlagen verfügen. Dadurch sind sie nicht von Dritten abhängig und können vor allem Geld sparen.

Tankanlage für den Heimatstandort

Für Spediteure, die eine eigene AdBlue-Tankanlage installieren möchten, gibt es verschiedene Möglichkeiten. „Die Entscheidung hängt von der Größe des Lkw-Fuhrparks ab“, so Paul Jonkers, Vertriebsleiter bei GreenChem Benelux. „Für Spediteure mit zwei oder drei Lkws sind in den meisten Fällen die 1000-Liter-IBCs (Intermediate Bulk Containers, rot) die beste Lösung. Für Fuhrparks mit fünf oder sechs Lkws kann bereits eine professionelle Anlage mit z. B. 2900 oder 6200 Litern Volumen sinnvoll sein. Diese Lösung ist benutzerfreundlicher. Es fallen etwa die gleichen Kosten wie mit IBCs an. In dieser Hinsicht findet unser GreenStar Smart den meisten Anklang auf dem Markt.“

Unabhängige Tankstellen

Seit Beginn dieses Jahres hat GreenChem im Rahmen einer Netzwerkserweiterung mehr als 200 neue unabhängige Tankstellen in Westeuropa installiert und in Betrieb

genommen. Etwa die gleiche Anzahl wurde von verschiedenen anderen Ölkonzernen eingerichtet. Aber auch außerhalb der Europäischen Union wie z. B. in Slowenien, Rumänien, Griechenland und den Ländern des früheren Jugoslawien wird das Verteilungsnetz mit hoher Geschwindigkeit ausgebaut.

Preiserhöhung

Auffällig war die jüngste Preiserhöhung von AdBlue. Dies steht in direktem Zusammenhang mit der Harnstoffpreiserhöhung. Der Preis für Harnstoff hat sich in den letzten Monaten mehr als verdoppelt. Kleiner Trost: Im Vergleich mit dem Anstieg der Dieselpreise ist der Anstieg des AdBlue-Preises relativ gering. „Mit steigenden Dieselpreisen wird die SCR-AdBlue-Technologie sogar noch interessanter“, so Paul Jonkers. „Verschiedene Tests scheinen zu belegen, dass die SCR-AdBlue-Technologie im Gegensatz zur AGR-Technologie zu einem niedrigeren Dieselverbrauch führt. Mit dieser Technologie ist die Preiserhöhung von AdBlue zwar bedauerlich, aber insgesamt relativ unbedeutend.“



Paul Jonkers, Vertriebsleiter von GreenChem Benelux: „Mit steigenden Dieselpreisen wird die SCR-AdBlue-Technologie sogar noch interessanter.“

Für Fuhrparks mit fünf oder sechs Lkws rechnet sich bereits eine eigene AdBlue-Tankanlage mit 2900 oder 6200 Litern Volumen. Diese Lösung ist benutzerfreundlicher. Es fallen etwa die gleichen Kosten wie mit IBCs an.



Von Budapest nach Prag für nur 15 €

OrangeWays – ein vielversprechendes



Bei Eingabe von „OrangeWays“ auf der Website von YouTube wird als erstes Suchergebnis ein 4 Minuten und 45 Sekunden langes Videotagebuch über eine Busfahrt von Budapest nach Prag mit dem grandiosen „King of the Road“-Soundtrack von Roger Miller angezeigt. Vielleicht ist es für allzu große Verkündungen noch zu früh, aber die auffallend beschrifteten Reisebusse dieses spannenden neuen Unternehmens sind in Ungarn definitiv ein großer Renner bei Geschäftsleuten und jungen Reisenden, die Geld sparen möchten.

Im November 2007 führte das in Budapest ansässige Unternehmen OrangeWays Incorporated ein neues Konzept für den Reisebusbetrieb in Osteuropa ein, das auf den Dienstleistungen von Billigfluggesellschaften basiert. Dieses Konzept hat sich bereits als zunehmend beliebte Alternative zu solchen Flügen erwiesen.

OrangeWays begann mit acht VDL BOVA Magiq-Reisebussen mit PACCAR MX-Motoren (Euro 4), die auf Reisstrecken von Budapest in verschiedene Großstädte in Europa eingesetzt wurden. Die Anzahl der internationalen Reiseziele wurde in diesem Frühjahr erhöht. 12 weitere Magiqs mit den

gleichen technischen Daten – 14,8 Meter Länge, mit 63 Luxus-Lederpassagiersitzen (jeweils ausgestattet mit persönlichem 4-Kanal-Audiosystem) – sind hinzugekommen, um zusätzliche Reisstrecken in Großstädte wie Amsterdam und Frankfurt bewältigen zu können. Die Reisebusse werden durchschnittlich schätzungsweise 160.000 km pro Jahr zurücklegen.

Komfortables, preisgünstiges und schnelles Reisen

Für zusätzlichen Komfort befindet sich an Bord aller Reisebusse eine Busbegleiterin, die heiße und kalte Getränke ausgibt.

Auch kostenlose Zeitungen werden für die Passagiere bereitgestellt. Ähnlich wie bei Billigfluggesellschaften können die Sitzplätze über das Internet reserviert werden, wobei Frühbucher die größten Preisnachlässe erhalten. Eine Einzelfahrt von Budapest nach Prag kann zum Beispiel für lediglich 15 € gebucht werden.

Der Service ist in jeder Hinsicht auf wirtschaftliches, aber gleichzeitig auch angenehmes, komfortables und schnellstmögliches Reisen ausgerichtet. Um die Wartezeiten an der Grenze zu verkürzen, sind sogar Vereinbarungen mit den für die Verwaltung der gebührenpflichtigen Straßen zuständigen Organisationen und den entsprechenden Behörden getroffen worden.

OrangeWays begann mit internationalen Strecken, wird aber auch auf nationaler Ebene mit dem staatseigenen Buskonzern Volán konkurrieren. Das Unternehmen ist die Idee von Ferenc Kedves, einem der führenden Unternehmer Ungarns.

„Ich habe auch in andere Wirtschaftssektoren wie Tiernahrungsproduktion, Kulturveranstaltungen, Medien, Leasing und Immobilien investiert, aber in diesem

ender neuer Service in Ungarn



Fall sah ich eine gute Chance für ein Reisebus-Netzwerk mit Sitz in Budapest“, erklärt Ferenc Kedves.

„Wir haben einen enormen Marktbedarf für ein preisgünstiges Reisebus-Netzwerk mit hochwertigen Dienstleistungen an Bord erschlossen.“

„Natürlich hängt der Name OrangeWays mit der Farbe Orange zusammen. Um auf der Straße gut sichtbar zu sein und Aufmerksamkeit zu erwecken, ist eine kräftige Farbe erforderlich. Ich glaube, unsere neuen VDL BOVA-Reisebusse fallen überall auf. Ich bin jedes Mal stolz auf sie, wenn ich sie sehe.“

Keine versteckten Kosten

„Die ursprüngliche Absicht war, einen Service mit guter Qualität und niedrigen Preisen zu schaffen, der mit dem eines Flugzeugs vergleichbar ist. Unserer Preise sind jedoch auf allen Ebenen unserer Dienstleistungen günstig“, fährt Ferenc Kedves fort.

„Zum Beispiel bieten wir kostenlose alkoholfreie Getränke und kostengünstige belegte Brötchen an. Zur Zeit wird kein Zuschlag für Gepäck erhoben, und vor allem gibt es keine versteckten Kosten wie die Flughafengebühren bei der Reise mit dem Flugzeug.“

„Das Nahziel war die Einrichtung eines regionalen Transportzentrums in Budapest, von dem aus die Reisenden in häufig besuchte Großstädte auf dem Kontinent gelangen können. In der ersten Phase wollen wir jede größere Stadt erreichen, die nicht weiter als eine Tagesreise von Budapest entfernt ist.“

„Unsere Zielgruppe sind Menschen, die den Service eines niveaureichen Flugzeugs wünschen, aber auf dem Landweg und preisgünstiger reisen möchten. Zum Beispiel können Geschäftsleute billiger und schneller als mit dem Auto oder der Bahn reisen und auch unterwegs arbeiten. Ein weiteres Zielsegment sind junge Leute, die viel reisen, sich aber kein anderes Transportmittel leisten können.“

Servicequalität

„Die Stärke von OrangeWays ist die Servicequalität. Mit dem modernsten Reisebusfuhrpark in Ungarn – und wahrscheinlich in ganz Osteuropa – bieten wir einen Reiseluxus, der kaum zu übertroffen ist“, kommentiert Ferenc Kedves. „Unsere Reisebusse bieten fast jeden denkbaren Bordservice. Wir haben das Spitzenmodell von VDL BOVA mit leistungsstarken und wirtschaftlichen PACCAR-Motoren von

DAF für einen schnellen Service bei niedrigen Kosten ausgewählt.“

OrangeWays begann als finanziell straff geführtes Unternehmen und strebt eine weitere Verbesserung aller geschäftlichen Aspekte an. Die Ziele von Ferenc Kedves sind klar: „Wir haben mit acht VDL BOVA-Reisebussen begonnen. In diesem Jahr sind 12 weitere hinzugekommen. Im nächsten Jahr werden es mit Sicherheit noch mehr werden. Es geht immer weiter voran. Wer für einen Moment nachlässt, kann von den Mitbewerbern überholt werden.“

„Wir planen die Erweiterung des Geschäfts mit weiteren Reisezielen in Europa und innerhalb von Ungarn. Dafür benötigen wir mehr Reisebusse. Wir haben für dieses Jahr hohe geschäftliche Erwartungen und sehr hohe Ziele für die kommenden Jahre. Wir wollen das zentrale Netzwerk für die Personenbeförderung in der Region werden. Dies erfordert einen schnellen und gleichzeitig zuverlässigen Ausbau. Das Modell ist inzwischen fertig und funktioniert. Die praktische Umsetzung wird sehr bald erfolgen.“

Ter Linden Transport liefert Windkraftanlagen „Just in time“ **„Gesamtgewichte von n**

Für den Transport von Mastteilen, Rotorteilen und Generatoren für Windkraftanlagen verwendet das Unternehmen aus Doetinchem Lastzüge bis zu einer Länge von 49 Metern und einem Gesamtgewicht von etwas mehr als 150 Tonnen.



Ter Linden Transport in Doetinchem, Niederlanden, ist ein klassisches Beispiel für ein Unternehmen, das mit seinen Kunden gewachsen ist. Und zwar im wörtlichen Sinn. Als einer der Stammkunden von Ter Linden Transport mit der Fertigung von Windkraftanlagen begann, wurde das Unternehmen selbstverständlich gebeten, den Transport zu übernehmen. Inzwischen ist der Transport von mehr als 40 Meter langen Rotorteilen und bis zu 90 Tonnen schweren Generatoren durch ganz Europa zur täglichen Routine geworden. Zumindest scheint es so.

Wie der Eigentümer Roland ter Linden versichert, kommt nämlich bei den wöchentlichen Transportaufträgen niemals wirklich Routine auf. Damit bezieht er sich auf die logistischen Probleme, die bei jedem Transport zu lösen sind, insbesondere wenn eine extrem lange oder schwere Last über eine oder mehrere Grenzen transportiert werden muss. „Wir sind – besonders was Schwertransporte angeht – noch weit von einem einheitlichen Europa entfernt“, so Roland ter Linden. „In Deutschland müssen Schwertransporte nachts durchgeführt werden, in Frankreich tagsüber. In manchen Ländern muss der Transport von der Polizei begleitet werden, in anderen nicht. Und schließlich sind die maximal zulässigen Höhen und Achskonfigurationen sehr unter-

schiedlich. Wir müssen oft die Lastzugzusammenstellung ändern, um die Bestimmungen des Landes zu erfüllen, dessen Grenze überschritten wird. Das bedeutet häufig, dass wir mit einem leeren Lastzug dorthin fahren müssen, weil zum Beispiel ein anderer Zugmaschinentyp benötigt wird.“

Selten Rückfracht

Die Mehrzahl der von Ter Linden durchgeführten Transportaufträge hat ihren Ausgangspunkt in Nord- und Ostdeutschland sowie in Dänemark, wo einige der führenden Hersteller von Windkraftanlagen ansässig sind. Ziel ist oft Frankreich. „Das ist der größte Markt für Windkraftanlagen in Westeuropa“, so Nico Koster, Geschäftsführer

von Ter Linden. „Hier befinden sich die neuesten Windkraftstandorte. In den Niederlanden und in Deutschland geht es zum Beispiel mehr um ein Ersatzgeschäft.“

Dass vorhandene Windkraftanlagen durch neue ersetzt werden, könnte für Ter Linden theoretisch eine Lösung für das Problem sein, dass es in diesem Sektor selten Rückfracht gibt... „Das ist jedoch nicht der Fall“, antwortet Ter Linden. „Die Demontage vorhandener Windkraftanlagen erfolgt meistens ein halbes Jahr bevor die neuen geliefert werden. In diesem Sektor ist Rückfracht nur gelegentlich möglich. Auch eine normale Ladung kommt nicht in Betracht, weil bereits das Leergewicht einer vierachsigen Zugmaschine mit einem siebenachsigen Anhänger fast 40 Tonnen beträgt. In vielen Ländern könnten wir damit nur einige hundert Kilogramm Ladung transportieren...“

Wind verursacht Verzögerungen

Beim Transport von Mastteilen, Rotorteilen und Generatoren für Windkraftanlagen verwendet das Unternehmen aus Doetinchem Lastzüge mit einer Länge von 49 Metern und einem Gesamtgewicht von etwas mehr als 150 Tonnen. „Natürlich streben wir eine höhere Effizienz an“, fährt Ter Linden fort.

mehr als 150 Tonnen“



Geschäftsführer Nico Koster (links) und Eigentümer Roland ter Linden: „Zumindest was Schwertransporte angeht, sind wir von einem einheitlichen Europa weit entfernt.“ (Foto Schwertransportmagazin)

„Gemeinsam mit unserem Anhängerlieferanten Nooteboom haben wir einen Anhänger mit abnehmbarem Mittelteil entwickelt, der die unabhängige Ladung bzw. Entladung der Generatoren mit einem Gewicht von ca. 70 bis 90 Tonnen möglich macht. Auf diese Weise müssen wir am Zielort nicht auf die Ankunft eines schweren 160- bis 180-Tonnen-Krans warten, der für derartige Arbeiten erforderlich ist. Dennoch kommen Verzögerungen an Aufstellungsstandorten von Windkraftanlagen sehr häufig vor. Der wichtigste Grund: der Wind. Das liegt durchaus nahe, da Windkraftanlagen naturgemäß in Bereichen aufgestellt werden, in denen der Wind statistisch gesehen am stärksten ist. Genau hier liegt bei der Errichtung von bis zu 100 m hohen Konstruktionen häufig das Problem, und dies ist auch der wichtigste Grund, warum auch für uns oft im allerletzten Moment noch Änderungen erforderlich sind. Deshalb müssen wir sehr flexibel sein und die Komponenten der Windkraftanlagen buchstäblich ‚Just in time‘ liefern.“

Vierachsige Zugmaschinen

Der Lkw-Fuhrpark von Ter Linden umfasst etwa sechzig Anhänger und vierzig Zugmaschinen – fast alles DAFs. „Eine ganz bewusste Entscheidung“, erklärt Nico Koster.

Die Mehrzahl der von Ter Linden durchgeführten Transportaufträge hat ihren Ausgangspunkt in Nord- und Ostdeutschland sowie in Dänemark, wo einige der führenden Hersteller von Windkraftanlagen ansässig sind. Das Ziel ist oft Frankreich.



“Störungen müssen an Ort und Stelle repariert werden. Obwohl es keinerlei Probleme mit den DAFs gibt, bietet kein Lkw-Hersteller in ganz Europa einen derartig guten Ersatzteilservice wie DAF.“

Mehr als 510 PS sind nicht notwendig

Der Fuhrpark von Ter Linden besteht fast zu 100 % aus DAFs, wobei die Mehrheit der Fahrzeuge zur Baureihe XF gehört. Die Achskonfigurationen sind: 4x2, 6x2, 6x4 und 8x4. „Unsere schwersten Fahrzeuge sind mit dem 12,9-Liter-Motor PACCAR MX mit 510 PS ausgestattet“, so Nico Koster. „Das Drehmoment ist so hoch, dass sich der Motor locker mit den 600-PS-Varianten anderer Hersteller messen kann. Vielmehr können andere Marken oft nicht mit dem DAF mithalten.“

„Einerseits sind wir ziemlich chauvinistisch und bevorzugen als niederländisches Unternehmen auch niederländische Produkte. Andererseits ist DAF auch aus rein betriebswirtschaftlichen Gründen für uns optimal. Nicht zuletzt, weil die Lieferung von Ersatzteilen in Europa extrem wichtig ist. Wenn eine technische Störung auftritt, wird der Anhänger stets von einer regulären 4x2-Zugmaschine gezogen. Eine derartig schwere vierachsige FTM-Zugmaschine ist nicht an jeder Straßenecke zu finden. Anders ausgedrückt: Störungen müssen an Ort und Stelle repariert werden. Obwohl es keinerlei Probleme mit den DAFs gibt, bietet kein Lkw-Hersteller in ganz Europa einen derartig guten Ersatzteilservice wie DAF.“

Von Erdnüssen zu Algen

Biodiesel: eine Antwort mit neuen Fragen

Rudolf Diesel hat seinen ersten Motor mit Erdnussöl betrieben. Ein Jahrhundert später ist Rapsöl ein wichtiger Rohstoff für aus Pflanzenöl hergestellten Diesel (Biodiesel). Nach 100 Jahren Dominanz des Dieselkraftstoffs auf Erdölbasis könnte ihm dieser Platz vom Biodiesel streitig gemacht werden. Das ist aber nicht problemlos möglich. Zunächst müssen einige heikle Fragen bezüglich der technologischen, wirtschaftlichen, ökologischen, sozialen und politischen Bedingungen geklärt werden. Denn menschliche Nahrung im Tank ist ein sensibles Thema. Es gibt zwar eine Lösung, aber der Biodiesel der zweiten Generation wird nicht vor 2015 in ausreichenden Mengen zur Verfügung stehen.

Zu Beginn des Jahres 2008 brach in der Biokraftstoffbranche Panik aus: Wissenschaftler hatten errechnet, dass eine Tankfüllung Bioethanol (95 Liter) etwa der Nahrungsmittelmenge entspricht, von der sich ein Mensch ein Jahr lang ernähren kann. Statt einer Lösung war Biokraftstoff zum neuen Problem geworden. Steigende Tortillapreise, höhere Milchpreise? Die Ursache dafür kann (neben mehreren anderen Faktoren) die steigende Nachfrage nach Biokraftstoffen sein. Ist die Welt in der Lage, ihre 900 Millionen Pkws und Lkws mit biologisch hergestellten Kraftstoffen zu versorgen?

Explosiv

Die Sorgen über diese Nebeneffekte wurden schnell übertönt. Der Rohölpreis ist explosionsartig gestiegen. Das Bankhaus Goldman Sachs geht davon aus, dass der Ölpreis pro Barrel 2009 die 200-Dollar-Marke überschreiten wird. Gleichzeitig wird es zu einer zunehmenden Rohölverknappung kommen. Der Vorstandsvorsitzende von Shell, Jeroen van der Veer, schrieb zu Jahresbeginn 2008 in einer innerbetrieb-

Weniger Öl, mehr Nachfrage

Weltweit werden pro Tag mehr als 85 Millionen Barrel Öl gefördert. Das entspricht etwa 1000 Barrel pro Sekunde. Seit 2005 wird der Anstieg der Ölproduktion flacher, obwohl die Nachfrage gestiegen ist. Die internationale Energiebehörde (International Energy Agency, IEA) rechnet damit, dass die Ölproduktion 2030 ihren Höchstwert erreichen wird. Insider der Ölbranche glauben, das könnte bereits 2010 der Fall sein. Dieses Jahr wurde auch von der schwedischen Universität Uppsala errechnet. Im Magazin New Scientist wurden die Ölreserven von Geologen auf 80 % niedriger als ursprünglich gedacht geschätzt. Die Nachfrage nach Öl und Gas wird wegen des steigenden Bedarfs von China und Indien bis 2020 um etwa 40 % steigen.

lichen Mitteilung: „Shell geht davon aus, dass die leicht abbaubaren Öl- und Gasvorräte nach 2015 nicht mehr mit der Nachfrage Schritt halten können.“ Weiterhin herrscht zunehmende Unruhe wegen der Kohlendioxidemissionen (CO₂). Dieses Gas bewirkt, dass weniger der eingestrahlten Sonnenwärme wieder aus der Erdatmosphäre abgestrahlt wird. Höhere Temperaturen können chaotische Klimazustände verursachen. Als Ergebnis des weltweiten Klimagipfels in Bali Ende 2007 wurden neue Zielvorgaben für die Verringerung der CO₂-Emissionen in Europa formuliert. Einer der Eckpfeiler ist der Einsatz von Biokraftstoffen einschließlich Biodiesel. Im Jahr 2010 müssen 5,75 % der für Transportzwecke verwendeten Kraftstoffe aus erneuerbaren Quellen stammen. Bis 2020 muss dieser Wert 10 % betragen.

Das durch die Verbrennung herkömmlichen Diesels freigegebene CO₂ stammt aus mehreren Millionen Jahre alten Kohlenwasserstoffen, die damals von Pflanzen während ihres Wachstums aus der Erdatmosphäre gezogen wurden. Das alte Kohlendioxid wird somit der heutigen Erdatmosphäre hinzugefügt. Bei der Verbrennung von Biodiesel wird ebenfalls CO₂ freigesetzt; allerdings genau die Menge, die kurz zuvor von der verarbeiteten Biomasse während ihres Wachstums aufgenommen wurde. Das bedeutet, durch die Verwendung von Biodiesel als Kraftstoff wird der Atmosphäre unterm Strich kein zusätzliches CO₂ hinzugefügt. Andererseits wird durch den Anbau und die Verarbeitung von Biomasse zusätzlich CO₂ freigesetzt. Die CO₂-Verringerung ist also nicht hundertprozentig.

Rapsöl

Zur Zeit wird Biodiesel hauptsächlich aus pflanzlichen und tierischen Ölen und Fetten wie z. B. Rapsöl oder Sojaöl hergestellt.

Zur Zeit wird Biodiesel hauptsächlich aus pflanzlichen und tierischen Ölen und Fetten wie z. B. Rapsöl oder Sojaöl hergestellt. Beide sind essbar: Eine Verarbeitung in großem Umfang hat direkten Einfluss auf die weltweite Nahrungsmittelproduktion.

Beide sind essbar: Eine Verarbeitung in großem Umfang hat direkten Einfluss auf die weltweite Nahrungsmittelproduktion. Biodiesel der ersten Generation ist relativ leicht herstellbar, weil die Rohstoffe in Form von Öl vorliegen. Die Verwendung von Biodiesel der ersten Generation ermöglicht je nach Herstellungsmethode CO₂-Einsparungen von etwa 30 %. Bei Verwendung von Biodiesel muss das Einspritzsystem entsprechend angepasst werden. Dies gilt besonders für Dichtungen und Gummiteile. Um genau definierte technische Bedingungen und Kraftstoffeigenschaften zu erreichen, verwenden die Motorhersteller die europäische Norm ISO EN14214. Die Menge der bei der Verbrennung freigegebenen Rußpartikel ist zwar geringer, jedoch haben die Rußpartikel andere Eigenschaften. Dadurch muss das Abgasaufbereitungssystem möglicherweise verändert werden. Weitere Nachteile sind höhere Stickstoffoxid-Emissionen, die zu saurem Regen, zur Abnahme der Ozonschicht und auch zum Treibhauseffekt beitragen. Beim Biodiesel der zweiten Generation fällt die Mehrzahl dieser Nachteile weg, da das Ausgangsmaterial aus nicht essbarer Biomasse wie bzw. landwirtschaftlichen Abfällen besteht. Dies sind sehr zähe Pflanzenteile von Holzurückständen bis Stroh oder Gras von Straßenrändern, also praktisch alles, was wächst. Während der Produktion wird die zähe Struktur aufgespalten, sodass die gesamte Pflanze als Rohstoff genutzt werden kann. Der verwendbare Ertrag pro Hektar ist dadurch höher (zehn bis fünfzehnmal höheres Erntegewicht im Vergleich zu Rapsöl), und die Kosten sind niedriger. Mit diesem Biodiesel der zweiten Generation kann die CO₂-Verringerung bis zu 90 % betragen.

Algendiesel

Biodiesel der ersten Generation ist bereits in großem Umfang verfügbar und wird mit

normalem Dieselöl vermischt. Ab 2010 wird Biodiesel der zweiten Generation industriell hergestellt und ab 2015 in großem Umfang verfügbar sein. Es wird davon ausgegangen, dass etwa zu diesem Zeitpunkt der erste Algendiesel verfügbar sein wird. Dieser Diesel wird aus sehr schnell wachsenden Algen (tägliches Wachstum 100 %) hergestellt, die enorme Mengen von CO₂ absorbieren.

Die Zielvorgabe für Europa von 5,75 % erneuerbaren Kraftstoffen (2010) entspricht etwa neun Millionen Tonnen Biodiesel (zuzüglich sechs Millionen Tonnen Bioethanol). Die Produktion der etwa 240 Anlagen in Europa wächst schnell und betrug 2007 5,7 Millionen Tonnen. Die Produktionskapazität für 2008 wird auf 16 Millionen Tonnen geschätzt.

DAF und Biodiesel

Wenn der Biodiesel der Norm ISO EN14214 entspricht, können bei den aktuellen DAF-Lkws problemlos bis zu fünf Prozent Biodiesel mit dem normalen Kraftstoff vermischt werden. Die PACCAR PR- und MX-Motoren gemäß Euro 4 und Euro 5 ermöglichen sogar die Verwendung von 100 % Biodiesel, sofern dieser die Norm ISO EN14214 erfüllt. Hierfür müssen jedoch verschiedene Schläuche ausgetauscht und die Wartungsintervalle halbiert werden.

Die PACCAR PR- und MX-Motoren gemäß Euro 4 und Euro 5 ermöglichen sogar die Verwendung von 100 % Biodiesel, sofern dieser die Norm ISO EN14214 erfüllt. Hierfür müssen jedoch verschiedene Schläuche ausgetauscht und die Wartungsintervalle halbiert werden.

Vergleich der CO₂-Emissionen (von der Quelle bis zum Antriebsrad)

Biodiesel	79 g/km
Dieselöl	206 g/km
Bioethanol	136 g/km
Druckerdgas/Erdgas	181 g/km
Flüssiggas	214 g/km
Benzin	249 g/km

Sie wollten es einfach haben

DIE NEUE GENERATION DES
DIGITALEN TACHOGRAPHEN
SE5000 VON STONERIDGE



Der neue Digitale Tachograph von Stoneridge bietet jetzt Highspeed-Download, einfache manuelle Eingaben mit Rücksprungmöglichkeit und größeren Symbolen.

Ihre Wünsche - Eingebaut in unserem Produkt.

Entdecken Sie mehr über den neuen Digitalen Tachographen SE5000 auf www.stoneridgeelectronics.info/SE5000